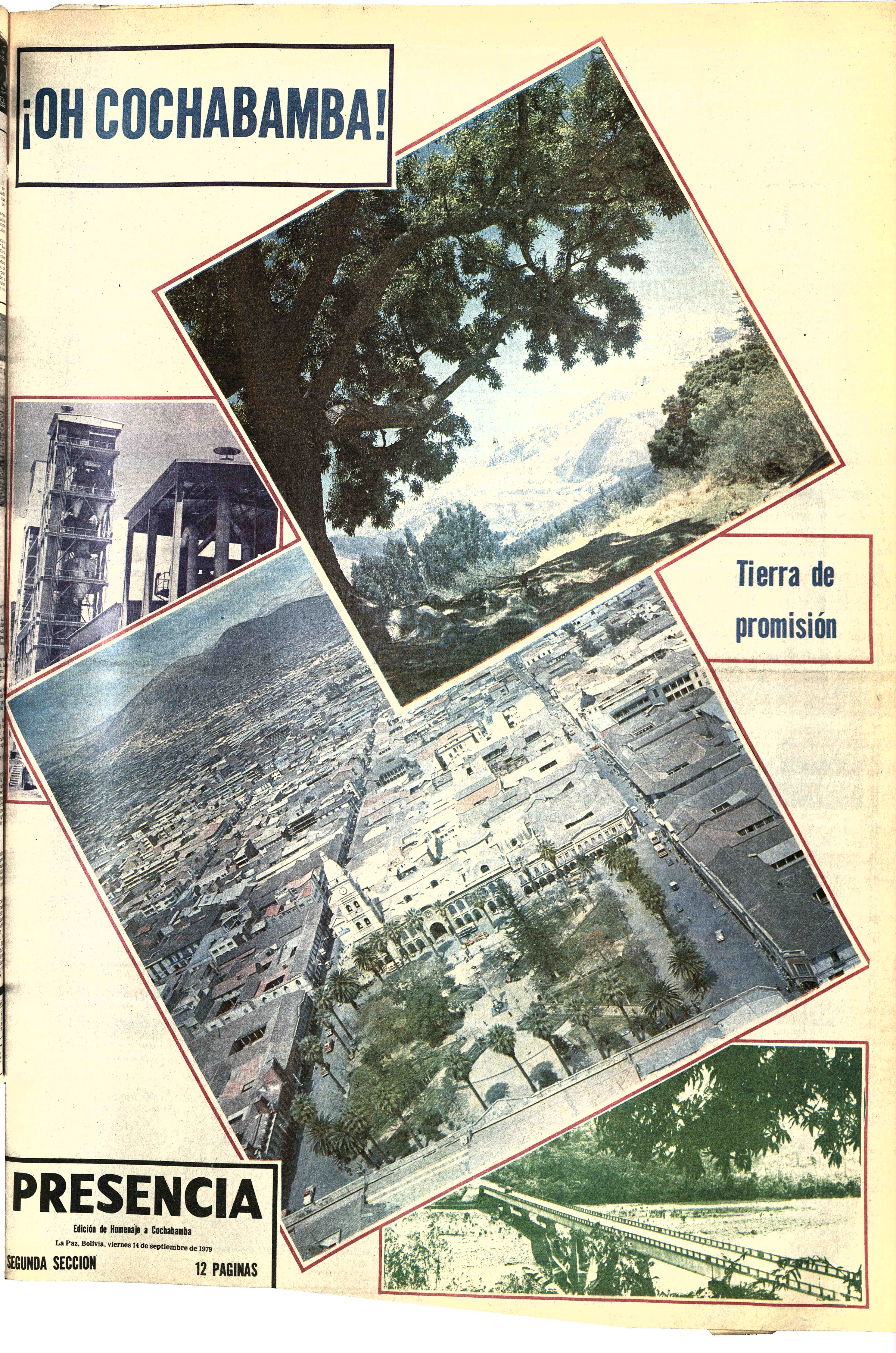
¡OH COCHABAMBA!

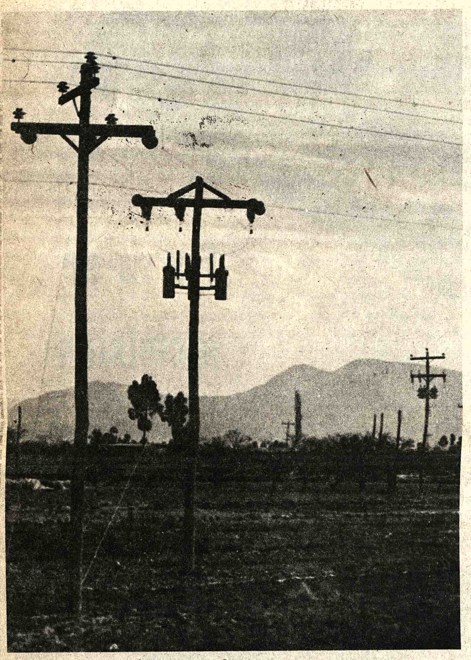


Tierra de promisión

PRESENCIA
Edición de Homenaje a Cochabamba
La Paz, Bolivia, viernes 14 de septiembre de 1979
SEGUNDA SECCION 12 PAGINAS

ENDE A COCHABAMBA

Nos unimos alborozados al pueblo que nos cobija, al conmemorar Cochabamba el CLXIX Aniversario de la insurrección del 14 de Septiembre de 1810



Electrificación rural

ENDE está orgullosa de su aporte real al desarrollo nacional y regional. Nuestra participación en la generación de energía aumentó de 10.3% en 1967 a 38% en 1978. En el mismo período, hemos quintuplicado la potencia instalada, pasando de 37.000 KW. a 159.000 KW. En doce años de operación hemos instalado en el país más potencia que todas las demás empresas de servicio público, incluyendo a Bolivian Power, en más de medio siglo.

La presencia de ENDE, en Cochabamba, ha significado una inversión local superior a los mil millones de pesos; ha permitido la instalación de algunas industrias para la fabricación de materiales y equipos y ha convertido el uso de recursos renovables, como el agua, en ingresos que tienen un efecto multiplicador muy importante.

Las obras que ENDE está emprendiendo en Cochabamba son:

1.- Edificio de ENDE en Cochabamba.- Tres bloques de dos plantas con 4.300 m2 de superficie cubierta. Inauguración: Septiembre de 1979.

2.- Ampliación de las Plantas Corani y Santa Isabel.- Instalación de dos unidades en Corani y una en Santa Isabel con 45.000 KW adicionales. Conclusión: Corani a fines de 1979 y Santa Isabel en el segundo trimestre de 1980.

3.- Interconexión sistemas Central - Sud.- Construcción de 484 Km. de Líneas de transmisión en 115 KW entre Cochabamba, Oruro, Catavi, Potosí y Punutuma. Conclusión: Segundo trimestre de 1980.

4.- Elevación de la Presa Corani y Desviación del Río Málaga.- Incremento de la capacidad del embalse y captación de las aguas del Río Málaga. Conclusión: Elevación de la prensa en 1981 y desviación del Río Málaga en 1982

5.- Interconexión Sistema Central - Norte.- Construcción de 210 Km. de línea de transmisión entre Oruro y La Paz en 220 KV. Conclusión: Segundo semestre de 1980.

Los proyectos en estudio son:

1.- Proyecto Misicuni.- Riego de 18.000 hectáreas, agua potable para Cochabamba y potencia eléctrica de 100.000 KW. Probable fecha de conclusión: 1990.

2.- Proyecto San José.- En la Cuenca de Corani y Santa Isabel en Cochabamba con una potencia de 150.000 KW. fecha de conclusión aún no definida.

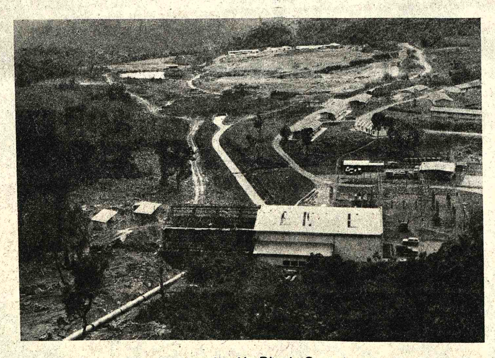
3.- Cuarta Unidad en Santa Isabel.- Incremento de la capacidad firme en 18.000 KW adicionales. En operación: 1984.

4.- Interconexión Sistemas Central - Oriental.- Construcción de 360 Km. de línea de transmisión entre Cochabamba y Santa Cruz. Fecha de conclusión: 1983.

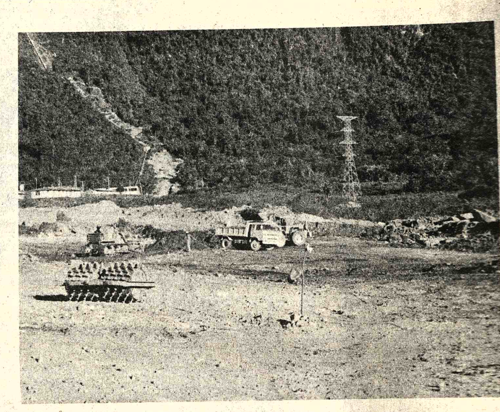
Electrificación Rural.

La primera fase de los Proyectos para electrificación rural en Cochabamba, entró en servicio en 1978, con una inversión total de $us. 6.517.000.

ENDE en estrecha cooperación con la Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica Cochabamba S.A. llevará adelante la tercera fase de la electrificación rural que comprende lo siguiente en lo que se refiere a Cochabamba:



Ampliación Planta Corani
Estructura local turbinas N°. 3 y N°. 4



Ampliación Santa Isabel
Embalse de Compensación
Limpieza de material orgánico. Junio 78

1.- Complementación de obras en los valles alto, bajo y de Sacaba.
2.- Electrificación del Chapare.
3.- Línea de transmisión de Santa Isabel y Villa Tunari.

El alcance del proyecto comprende para la complementación de obras en el valle, la construcción de 97 Km. de línea de alta tensión, 124 Km. de líneas de baja tensión, instalación de 71 transformadores y una inversión estimada de 25.000.000 $b. Para la electrificación del Chapare significa la construcción de 71 Km. de líneas de alta tensión; 84 Km. de líneas de baja tensión, la instalación de 60 transformadores y una inversión de $b. 20.000.000, se estima servir a 2.807 usuarios en el valle y 1.810 en el Chapare, es decir, a cerca de 23.000 pobladores.

La línea de 69.000 Voltios de Santa Isabel a Villa Tunari en una distancia de 65 Km. que será construida por ENDE, servirá para alimentar los sistemas rurales en la zona del Chapare, teniendo la capacidad adecuada para atender cargas industriales. La inversión estimada alcanza aproximadamente a $b. 40.000.000.-

El financiamiento para estas obras está en negociación ante el BID y gracias al apoyo del Supremo Gobierno se puede garantizar la ejecución de este proyecto, que significará un aporte decisivo al desarrollo de la agricultura y la agro-industria en el Chapare Tropical.

Asociándonos a las fiestas del Valle, inauguramos nuestro nuevo edificio, con la presencia del Exmo. Señor Presidente. Dr. Walter Guevara Arze, mañana 15 de Septiembre.

AL TRABAJAR POR COCHABAMBA TRABAJAMOS POR BOLIVIA

ENDE ES DE BOLIVIA Y DE LOS BOLIVIANOS



VIAS DE ACCESO.- Una de las ventajas que ofrece el proyecto de Changolla y que hace su costo más reducido, es la existencia de vías de acceso que llevan hasta los mismos yacimientos de hierro.

Hacia la siderurgia

Proyecto Changolla una necesidad nacional

Por Jorge Claros Lafuente

"Cochabamba pide al Gobierno la realización del Proyecto Siderúrgico de Changolla por ser la alternativa más viable para contribuir al desarrollo económico y social de la región y del país, en términos de integración nacional, ya que cuenta con una reserva de 3.000.000 de Tns. cubicadas y otras 3.00.000 de Tns. inferidas.

Estos puntos de vista están contenidos en un documento enviado por la Junta de la Comunidad y la Corporación Regional de Desarrollo a conocimiento del Presidente de la República, Dr. Walter Guevara Arze.

PROYECTO CHANGOLLA

Se dice que la alternativa cinco, hecha suya por Cochabamba, es la instalación de una Planta Siderúrgica integrada, para una producción de 70.000 Tn/año de laminados no planos y 30.000 Tn/año de arrabio para la forja y fundición derivada del programa automotriz, comprometido dentro del acuerdo de Cartagena.

El proyecto aprovecha los minerales de hierro de Changolla y contempla tres centros de producción: Minero (Changolla), Siderúrgico (Buen Retiro, y centro forestal (varias áreas). Para aumentar las reservas se utilizaría además otros tres millones de Tn de mineral de alta ley (60 por ciento de fierro)que pueden ser explotados en otros yacimientos en el occidente del país, que adecuadamente mezclados con los de Changolla, elevarán la ley de carga al alto horno, con la ventaja consiguiente.

Se hace una análisis de costos de producción indicando que los resultados de costos para la Acería ubicada en Buen Retiro, utilizando los minerales de Changolla, son favorables, ya que el costo de producción de una tonelada de acero es de 449,11 $us. un precio considerable más bajo que el estimado para la Sexta alternativa de $us. 572.18 /Tn. tambien es bajo, comparativamente, para la Séptima Alternativa que es de 470 $us/Tn.

Se indica que la quinta alternativa, además de la generación de un centro Siderúrgico Integrado en el Departamento de Cochababa, puede también permitir el aprovechamiento del Mutún para la exportación de pelets y/o concentrados.

Hay una ventaja notoria en esta materia, si se trata de implementar solo la planta siderúrgica, a base de los yacimientos de hierro de Changolla, requiere de una inversión de 123 millones de dólares. En cambio la posición de Santa Cruz, en la alternativa sexta, necesitaría 425 millones de dólares.

Se establece que el país debe implementar, sin pérdida de tiempo, la Acería en base a los minerables de Changolla, porque permite satisfacer las necesidades internas de productos de acero al más bajo costo económico-social posible, se desarrollarían actividades económicas en zonas densamente pobladas, de muy bajo índice de ocupación y económicamente deprimidas, como ser Arque, Capinota y las cercanías del Valle Alto, integraría internamente el país, forticando el centro geopolíticamente, al más bajo costo de oportunidad social del capital.

Se subraya que la realización de la Quinta Alternativa no aplaza indefinidamente el aprovechamiento de los minerales del Mutún, porque posibilita también su exportación, que podría ser inmediata, de conseguirse contratos de comercialización de concentrados finos o pelets en el mercado argentino.

INFRAESTRUCTURA

El Yacimiento de Changolla está situado en el centro mismo del país, con una infraestructura vial y énergetica que necesita de "poco complemento".

Por esa razón, la Planta Siderúrgica estaría ubicada estratégicamente en esa región. Los minerales de Changolla pueden ser transportados por ferrocarril hasta Buen Retiro (42 Km.) Igualmente, un recorrido de cuatro Km es suficiente para el traslado de toda la piedra caliza que se necesita para el Alto Horno.

Se fija como centro de la localización urbana la población de Capinota, seleccionada por estar ubicada a dos Kms. de la planta. El distrito de Capinota tiene actualmente una población que llega a los 3.500, con infraestructura sanitaria, eléctrica, servicios médicos, educacional y vias de acceso. Existe agua potable que será independiente del suministro de agua industrial y la planta. Mayor caudal de agua industrial se conseguiría a través de captaciones superficiales y subterráneas. Tiene servicios eléctricos a través de un sistema interconectado con la instalación generadoras de Corani y Santa Isabel, ahora ya va a aumentar su producción de energia eléctrica a 54.000 Kw.

Por esas y otras razones, se concluye que el yacimiento de Chngolla puede ser aprovechado para la instalación de una Planta Siderúrgica integrada en Cochabamba, localizada en la estación de Buen Retiro, jurisdicción de la provincia de Capinota.

Se subraya que después de los estudios geológicos, y mineralógicos y metalúrgicos hechos por Kaisser Eng. teniendo en cuenta la extensión del yacimientos y la calidad del mineral, se recomienda su aprovechamiento "como la unica alternativa real para que Bolivia pueda implementar una Siderúrgica Nacional".

Las reservas del mineral de Changolla bastan para cubrir la demanda del mercado de acero del país y pueden ser mayores con las vetas en profundidad, a través de perforaciones a diamantina. Se puede contar con 3.000.000 de toneladas más de hierro, con la ayuda de otras fuentes. Ese proyecto sería una via de integración con los distritos de Chuquisaca, Potosí y Oruro, para la explotación de sus depósitos de hierro, y atendería, a bajo costo, los insumos para el desarrollo industrial de La Paz y Cochababa y para llevar adelante sus programas de construcciones urbanas.

Se pone énfasis en el aspecto económico, ya que para el proyecto de Changolla se necesita 123 millones de dólares, frente a 360 millones de dólares para la Sexta Alterntiva y 425 millones de dólares para la Séptima. Se hace ver que las diferencias son grandes en la dotación de recursos y se debe a que, en el caso de Changolla, el costo de la infraestructura resulta ser muy bajo por la existencia de ferrocarrril, carreteras, energía aléctrica, centros urbanos, agua potable etc.

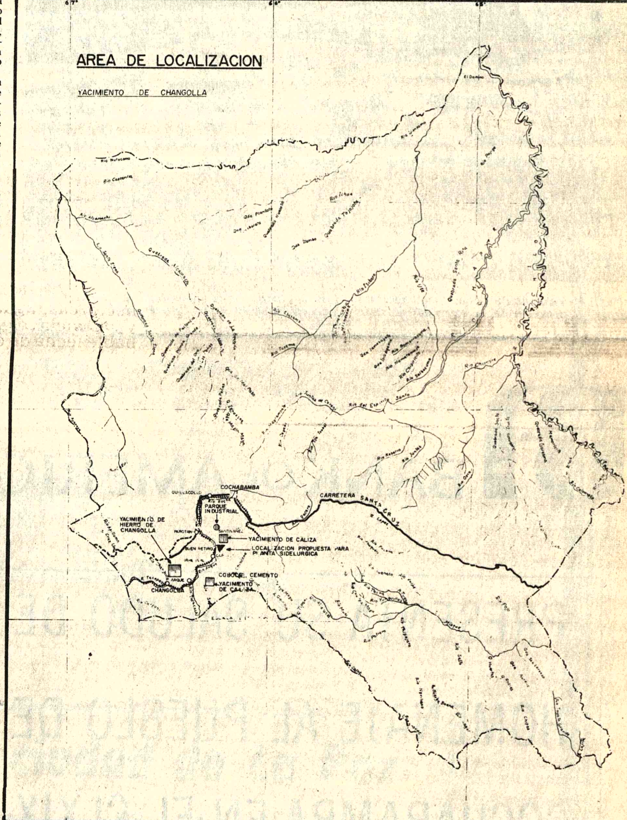
Por lo que urge, el establecimiento de esa Siderugia en Changolla debe completarse de inmediato el informe de Kaisser, con un estudio de Factibilidad e ingeniería de detalle. Se deben hacer tr
de financiamiento ant
tidades como la Corpo
Andina de Fomento, B a
Interamericano de Desa
el gobierno rumano y
fuentes.

Se exige que SIDERSA
poner a un lado su parciali
su rechazo contra Chan
porque si se considera no
levantar de inmediat
reserva que tiene sobr
Yacimiento, Cochabamba
dispuesta por medio de sus
tuciones más representati
la propia empresa privada
var adelante el Proy
Siderúrgico de Chang
porque comprende que
único camino para logr
corto plazo, su desar
regional y del país.

Se expresa que con u
píritu patriótico y de u
nacional, se debe ser prác
en la realización de
proyecto, ya que por
momento, hay factores
impiden la creación del
Siderúrgico en base al M
por la imposibilidad de que
via pueda financiar más d
millones de dólares para
propia planta siderúrgica y
las obras infraestructurales
serian muy costodas y
llegaría a sacrificar la econ
del país.

Por otro lado, el Proyect
Changolla haria viable el a
vechamiento hidroeléctrico
irrigación de Misicuni, para
extensión de 20.000 hectár
que traería como consecue
ir anulando el grave probl
del minifundio. Ofrece vent
para la industria automotr
de Santivañez, para el cons
de gas para la recupera
económica de Y,PF.B.

Y el país, para beneficia
con los mercados ampliados
ALALC y del Grupo Andino,
en la imperiosa necesidad
explotar sus riquezas
derúrgicas, para lo que
Gobierno debe adoptar com
única solución inicial la
talación de la Planta
Changolla en Cochabamba.



LOCALIZACION.- El mapa nos muestra la ubicación del proyecto de Changolla, que se encuentra próximo al área industrial del valle, desde donde se espera irradiar el polo central del desarrollo nacional.

La industria lechera

Debe crearse una nueva mentalidad

Por Jorge Claros Lafuente

La industria lechera en el valle de Cochabamba, que representa aproximadamente el 70 por ciento de la producción actual, requiere de la adopción de una adecuada política, gubernamental y de un cambio de mentalidad de los productores, para su desarrollo y para cumplir con los fines que se ha trazado a fin de proporcionar, ese producto a la alimentación de los niños y del pueblo, a un precio que no afecte la magra economía de los sectores populares.

Hemos visitado granjas lecheras y hemos conversado con los dirigentes de la Asociación de Productores de Leche de Cochabamba quienes han proporcionado datos para el presente trabajo.

LECHERIA

La referida institución, con personería jurídica aprobada con R.S. de 17 de octubre de 1955, agrupa en su seno a 704 de los productores de leche, los cuales representan el 60 por ciento de la producción total del valle cochabambino; otra característica relevante de ese organismo es, que representa a la mayoría de los pequeños productores, que tradicionalmente han estado marginados de las facilidades bancarias y crediticias.

A.P.L. se ha impuesto la tarea de asesorar y tecnificar a la industria lechera y a la vez obtener y canalizar financiamiento interno y externo, en condiciones acordes con la realidad económica del sector.

Sus personeros expresan que Bolivia ha sido y es crónicamente deficitaria, tanto en la producción como en el consumo de leche y sus derivados, por lo qué, dentro de la política del Gobierno, se contempla como actividad prioritaria del mismo el fomento de la Industria Lechera en el país. Con este objetivo, se han destinado ingentes sumas para la creación e instalación de nuevas plantas de procesamiento con los siguientes objetivos: Sustitución en las importaciones de productos lácteos (valor anual de importaciones aproximadamente 4.000.000 de dólares; aumentar el consumo per cápita de los productos lácteos en Bolivia; suministrar productos lácteos a los sectores vulnerables de la población de bajo ingreso económico, a través de los programas de desayuno escolar, comidas escolares, lactarios etc; educación de consumo —el hábito de consumo de los productos lácteos en la población boliviana es escaso y en las áreas rurales casi no se consume leche— y capacitación del personal.

Se indica que la capacidad de las plantas de PIL, en el año 1976, era de 150.000 litros aproximadamente, para el año 1978 su capacidad se incrementó en 73.000 litros diarios. Este esfuerzo del sector estatal se ha llevado a cabo con el fin de elevar el consumo per cápita de leche en Bolivia, estimado en 12 litros por persona, FAO recomienda un conuumo per cápita de leche en Bolivia, estimado en 12 litros por persona, FAO recomienda un consumo mínimo de 150 litros por habitante.

Se comprende que este objetivo del Gobierno podrá ser cumplido en la medida en que el sector productor de leche pueda incrementar sus niveles de producción, en los volúmenes necesarios y costos de producción acorde con la política general de precios del Gobierno.

CARACTERISTICAS

Debido a las condiciones económicas y sociales en que se desarrolla este sector, se observa una baja productividad (4 litros/día por cabeza) y un alto costo por unidad de producto, determinados por los siguientes factores: deficiencia del forraje, falta de agua en la zona, baja fertilidad por precio muy alto de fertilizantes (precio mercado mundial B4 170, precio insumos en el mercado nacional $b. 500), falta de investigación de nuevas plantas forrajeras, falta de continuidad en la provisión de insumos y alto costo de los mismos, minifundio con todos sus problemas económicos, técnicos y sociales.

Se plantea como soluciones la perforación de pozos, implantación de riego por aspersión y goteo, análisis de suelos y asistencia técnicas en el manejo de los mismos, investigación e implantación de nuevas variedades de forrajeras, planta de concentrados de propiedad del sector y la venta de los mismos a precios ventajosos.

Sobre la calidad del ganado o hato lechero en el valle, está conformado de la siguiente manera: ganado criollo, 16.000 cabezas, de 2 a 3 litros; ganado mestizo, 10.000 cabezas, 4 a 6 litros; ganado Holstein, 7.500 cabezas, 10 a 12 litros. Son un total de 33.500 cabezas, Esta situación constituye otra de las principales metas para elevar la productividad promedio. Las soluciones serían establecer un centro de inseminación que provea sus servicios, a bajo costo, a todo el sector lechero en el país; remplazo del ganado criollo por Holstein.

Se quejan de la infraestructura deficiente, indicando que las condiciones físicas en que se desarrolla esta actividad son la mayoría de los casos, primitivos e incipientes, así se puede observar la carencia de establos, salas de ordeño, enfriadores, sistemas de riego y maquinaria adecuada a las necesidades de esta industria.

Las soluciones serían establecer un centro de asistencia técnica y de extensión a los productores, por cuenta de la APL. Financiamiento, inaccesibilidad a las líneas de crédito existentes debido a: desconocimiento de las líneas de crédito y los pasos a seguir, intereses altos, excesivas garantías, trámites engorrosos, plazos insuficientes e inadecuados, plazos de gracia.

A pesar de los diferentes programas que se ha llevado a cabo, estos resultan insuficientes, debido principalmente a la falta de recursos económicos que permitan extender estos servicios a los pequeños productores, en la escala y magnitud necesarias.

Por ello, la APL desea incrementar y perfeccionar los servicios de asistencia técnica que proporcionaría en los diferentes campos, para lo cual necesita de recursos humanos y financieros.

Los lecheros indican que los antecedentes señalados deben ser analizados teniendo en cuenta que, dentro de la política de precios del Gobierno, el precio de la leche es controlado por el Estado, no permitiéndose un libre juego de la oferta y la demanda, por su gran significación en la nutrición y en el bienestar de los distintos sectores del país, queda mucho por hacer, particularmente en la esfera que corresponde a la responsabilidad del Estado.

Se pide una clara definición en la política nacional de Leche, contemplando los siguientes aspectos: Insuficiente infraestructura de riegos, siendo el agua de regadío uno de los factores principales para la producción agropecuaria, es necesario administrarla racionalmente y, para ello, debe terminar la anarquía reinante en este plano y crearse la Dirección Nacional de Recursos Hidricos.

Cochabamba es, en realidad, una región árdia, por lo que urge apresurar la ejecución de los proyectos de micro—riego de Misicuni y Alalay y de aprovechamiento de aguas subterráneas.

Se desea reivindicar los términos del convenio suscrito con UNICEF que contempla la participación de los productores (el pueblo) en la PIL.

Por otra parte, ejecutar la política contemplada, desde hace tiempo, por el Gobierno, para dar acceso a los sectores productivos privados en las empresas de C.B.F. y PIL, respondiendo a los objetivos de su fundación, debe trabajar como institución de fomento y no de lucro despiadado, se dijo. Las inversiones y los establecimientos lecheros destinados a recría y forrajes, deben contar con plenas garantías y el estímulo de las autoridades.

El precio actual que paga PIL, al productor, no cubre los costos, según la afirmación de los productores de leche. Utilizando el mismo modelo elaborado por una Comisión Interministerial en noviembre de 1974, reactualizado por una comisión similar en febrero, 11 de 1979, se impuso oficialmente el cálculo de costo de $b. 4.63 por kilogramo de leche, no obstante de que PIL demostró que tal costo era de $b. 6.51 actualmente, ya ha subido a $b. 7.18. Se dice que sin embargo, el gobierno fijó el precio de $b. 4.10 por kilogramo, inferior a sus propios cálculos. Exigen que PIL debe pagar un precio justo por kilo de leche puesto granja.

Se plantea la formación de una Comisión Permanente para la elaboración de un Modelo Oficial de Costos de Leche, se habla de precio para el productor por kilo de leche fluída, de política impositiva adecuada, de buena política creditica y de infraestructura caminera, por parte del Servicio Nacional de Caminos y de la Corporación de Desarrollo, preocupándose de las rutas vecinales en toda la Cuenca Lechera del valle de Cochabamba.



LECHERA.- Uno de los numerosos ejemplares de vacas que han dado positivos rendimientos para el desarrollo de la actividad lechera en el valle cochabambino.



FORRAJE.- La buena calidad de los pastos, en gran parte naturales, permite que los animales que se crían, para la producción lechera, cuenten con una alimentación excelente.

Terminal de buses

Solución para la anarquía en el transporte

Por Jorge Claros Lafuente

La ciudad de Cochabamba, para responder a los requerimientos de su constante progreso, necesita contar con un sistema viario, para cuya solución es impostergable la construcción de una Terminal de Buses, en la zona más apropiada de la capital.

La Corporación Regional de Desarrollo que preside el Cnl. Bernardino Zurita, se ha propuesto hacer realidad ese sueño de los cochabambinos, habiendo adquirido, para el efecto, terrenos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, que pertenecían a la ex-estación Railway de la avenida "Aroma".

TERMINAL DE BUSES

El Proyecto de la Terminal de Buses consiste en la construcción de un edificio que permita solucionar el sistema viario, disminuyendo la aglomeración vehicular y peatonal, a nivel regional.

Por otra parte, permite el planeamiento espacial, puesto que está elaborado dentro de los marcos regional, urbano del sector y del sitio mismo de los terrenos de la Terminal y de los otros elementos detinados a esta tarea.

El ente de desarrollo, hasta la fecha, ha efectuado las siguientes actividades, en torno a este proyecto: el año 1977, se realizaron los estudios estadísticos referente al número de empresas de transporte terrestre y flujo horario vehicular, a objeto de preparar el ante-proyecto del estudio de mercado, donde se realizó la proyección futura de las dos variables anotadas anteriormente.



DESCONGESTIONAMIENTO.- La gran aglomeración de vehículos que se advierte en el centro de la ciudad, podrá quedar aligerada cuando entre en funcionamiento la estación terminal de buses que está a punto de concretarse.

Una vez determinado el estudio del mercado, el año 1978, se pasó a la licitación de los estudios de ante-proyecto, diseño final y estudio de factibilidad económico-financiero, habiéndose adjudicado la ejecución del Proyecto a la Consultora CONNAL-CONSBOL.

En agosto del año en curso, se recibieron los estudios de la Terminal, los mismos que fueron aprobados en el Comité de Proyectos del Ministerio de Planificación.

Al presente, la Corporación Regional de Desarrollo lanzó la Convocatoria a la Licitación Pública para la construcción de la Terminal de Buses en su etapa de obra gruesa.

CARACTERISTICAS

De acuerdo a los datos proporcionados por los técnicos del organismo de desarrollo, la construcción de la Terminal de Buses tendrá las siguientes características: Presentará tres partes principales, en cuanto a estructura se refiere: Un edificio terminal interdepartamental, un edificio y cubierta para la terminal interprovincial, y estructuras secundarias como tanques de almacenamiento, casetas, etc.

Se dijo que el más importante de estos es el primero, con tres plantas útiles de estructura de hormigón armado, bajo cubierta metálica con estructura de acero. Se extiende en una longitud de 150 metros, cubriendo, entre las tres plantas, una superficie de 10.200 metros cuadrados.

La Terminal Interprovincial estará conformado por los andenes que se encuentran semi-cubiertos, constructivamente en hormigón armado y estructura metálica.

El mencionado Proyecto, como se explica en párrafo anterior, se encuentra en la etapa de ejecución de la obra, la misma que se ha licitado el 3 de septiembre del presente año.

INVERSION

El monto total de inversión del Proyecto alcanza a la suma de 112.480.000 pesos bolivianos, o sea $us. 5.513.725.49, constituidos por varios rubros de inversión. Este monto global está compuesto por el 69.46 por ciento de créditos bancario y el resto por el aporte propio.

Se dijo que la Terminal de Buses coadyuva, en forma significativa, al bienestar de la colectividad, a través de un ordenamiento del transporte de pasajeros, interurbano e interprovincial, ofreciendo un servicio cómodo y eficiente al usuario.

Por otro lado, permite a la región convertirse en el nexo de comunicación vial entre el altiplano y el oriente del país, lo que da lugar a que estas dos situaciones, logradas a través de la ejecución del Proyecto de la Terminal de Buses, contribuyen en manera notoria, a elevar el desarrollo regional y urbano de Cochabamba.

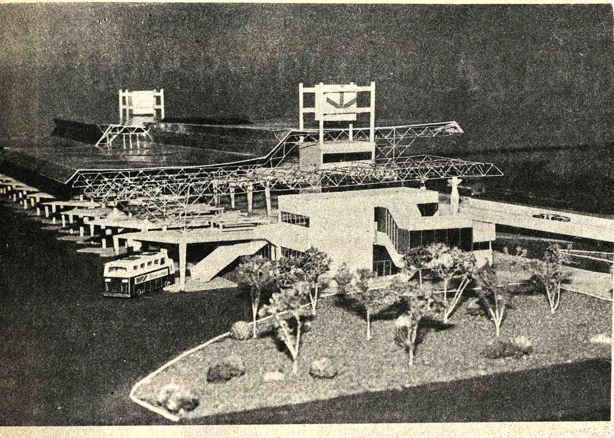
Se reiteró que la Corporación de Desarrollo adquirió 11.5 hectáreas a la Empresa Nacional de Ferrocarriles. Para la ubicación de la Terminal de Buses, en los terrenos de la antigua estación del Ferrocarril, se tomó en cuenta factores de interrelación que deben existir con centros de actividad contidiana, tales como el Mercado Central de Ferias, el aeropuerto "Jorge Wilsterman", la Estacióh de Ferrocarriles y otras indirectas con el área urbana.

El propósito del Proyecto, es sobre todo, brindar un eficiente servicio a la comunidad, evitando principalmente el congestionamiento vehicular.

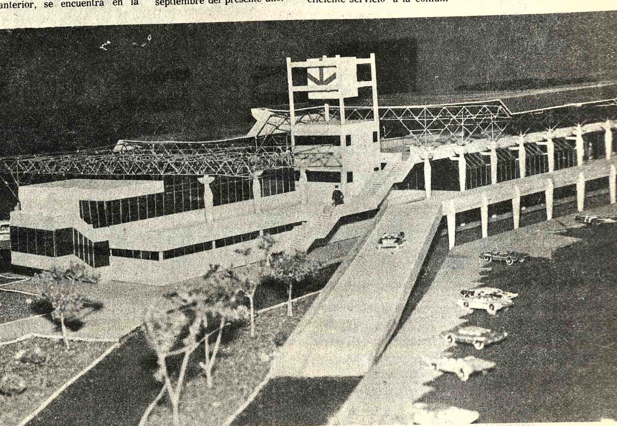
Dentro de este cuadro de referencia, se realizaron estudios de flujos a nivel interdepartamental e interprovincial y urbano, habiéndose establecido diversas alternativas de acceso y recorrido de buses, por vías que soporten el incremento de la circulación de vehículos en años posteriores al previsto.

El edificio de la Terminal de Buses contará con 22 módulos, para la atención de las operaciones de salida y llegada de buses, oficinas para las distintas empresas de transporte de pasajeros que, en calidad de arrendatarios, atenderán con prontitud y comodidad a los pasajeros; dos salas de espera, restaurantes, locales comerciales, lugares de embarque y desembarque de pasajeros, facilidades para la carga y descarga de equipajes, recepción de encomiendas, correos, administración, parques y recorridos, áreas verdes, etc. Todas estas instalaciones han sido dimensionadas en base a estudios estadísticos y con previsión a un futuro crecimiento de la población.

Se afirma que la Terminal de Buses cubrirá las demandas existentes, hasta el año 1990, a partir del cual será necesario incrementar la frecuencia de los servicios, es decir, que en vez de que la Terminal se utilice sólo cuatro horas al día, se lo haga con mayor frecuencia, para ese efecto, se hará imprescindible una regulación del sistema de transporte de pasajeros, por parte del Ministerio de Transportes, y Comunicaciones.



COMPLETA.- Además de líneas arquitectónicas modernas, el proyecto de la terminal de buses ofrece todas las comodidades para satisfacer las necesidades del usuario más exigente.



MAQUETA.- La maqueta de la terminal de buses puede dar una idea bastante clara de la amplitud que tendrá la edificación, cuando esta sea concretada. Se han previsto zonas de salida para vehículos que se dirigen a otros distritos así como también para los que van a las provincias.

BA BANK OF AMERICA

PRESENTA SU SALUDO DE HOMENAJE AL PUEBLO DE COCHABAMBA EN EL CLXIX ANIVERSARIO DE LA GESTA PATRIOTICA DEL 14 DE SEPTIEMBRE DE 1810.

COCHABAMBA, 14 DE SEPTIEMBRE 1979

Editorial "Los Amigos del Libro" CASILLA 450 COCHABAMBA

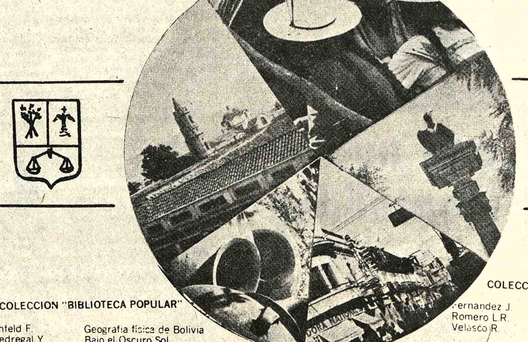
SALUDA A COCHABAMBA

COLECCION "BIBLIOTECA IV CENTENARIO"

Aguirre N. — Juan de la Rosa (Incluye análisis e interpretación)
Cárdenas M. — Disertaciones Botánicas, Amenidades Biológicas
Cossio S.H. — La Poesía en Cochabamba
" " — La Tradición en Cochabamba
Diaz M.P. — Nataniel Aguirre
Guzmán A.H. — La realidad Social de Cochabamba
Guzmán A. — Cochabamba
Haenke T. — Su Obra en los Andes y la Selva Boliviana
Lara J. — Inkallajta-Inkarakay
Man Césped — Obras Completas
Oblitas A. — Obras
Rojas C. — Antes que el olvido... lo olvide
Viedma F. — Descripción geográfica y estadística de la provincia de Santa Cruz de la Sierra
Viscarra E. — Apuntes para la historia de Cochabamba

COLECCION "LITERATURA DE HOY"

Aguirre J. — Guano Maldito
" " — Más Allá del Horizonte
Ballivián C.R. — Pensando en Voz Alta
Baptista F. — Las Campanas de Jerusalem
Cáceres R.A. — Las Víctimas
Boero R.H. — La Telaraña
Crespo R. — La Isla de José Miguel
Diez de Medina F. — La Enmascarada
Diez de Medina F. — Cuadernos de Viaje
Diez de Medina F. — El Atlante y la Reina de Samos
Diez de Medina F. — El Buscador de Dios
Diez de Medina F. — El Guerrillero y la Luna
Diez de Medina F. — Mateo Montemayor
Diez de Medina F. — La Teogonia Andina
Fellman V.J. — Prohibido ser Feliz



COLECCION "CIENCIA Y TECNICA"

Fernandez J. — Tema: El Petróleo
Romero L.R. — Algodon en Bolivia
Velasco R. — Laboreo y Explotación Minera

COLECCION "BIBLIOTECA POPULAR"

Ahfeld F. — Geografía física de Bolivia
Bedregal Y. — Bajo el Oscuro Sol
Boero H. — Bolivia Mágica (3ra. Edición)
Costa R.A. — Tierras Hechizadas
Costa R.A. — La Laguna H.3
Diez de Medina F. — El General del Pueblo
Guzman A. — Historia de Bolivia (Ed. 1976)
Lara J. — Diccionario Kheswa - Castellano - Kheswa
Man Césped — Simbolos Profanos
Man Césped — Sol y Horizontes
Medinaceli C. — La Chaskañawi (9na. Ed.)
Oblitas P.E. — Plantas Medicinales de Bolivia
Paredes C.A. — Antologia de Tradiciones y Leyendas Bolivianas
Prada R. — Los Fundadores del Alba
Ramirez V.F. — Socavones de Angustia
Siles G.J. — Las Cien Obras Capitales de la Literatura Boliviana
Uzin F.O. — El Ocaso de Orion
Vega J. — Matías, el Apóstol Suplente

COLECCION "BIOGRAFIAS BOLIVIANAS"

Adams B. — Eloy Quiroga, el Obrero que desafio su mundo
Baptista M. — Yo Fui el Orgullo (Franz Tamayo)
Bedoya M. — Manuel Victoria García Lanza
Diez de Medina F. — El General del Pueblo (Barrientos) (Emp.)
Harwood C. — Vicente Pazos Kanki
Lara J. — Guerrillero Inti
Oblitas E. — Dos Maestros (Ricardo Palma y Gabriel Rene Moreno).
Roca J.L. — Casimiro Olañeta
Rodriguez R.J. — Don Julio (Retrato de un médico y político en los años Cruciales de la turbulenta Bolivia (1843-1926)
Sanabria F. — Apiaiguaqui Tumpa (Ultimo Caudillo Chiriguano
Sanabria F. — Ulrico Schmidl (Un Aleman en la Conquista)

COCHABAMBA Av. de Las Heroínas 3712 Teléfono 2-2920 | LA PAZ Mercado 1315 Teléf. 20742 | SANTA CRUZ René Moreno 26 Teléf. 27937 | ORURO Junin Esq 6 de Octubre Teléf. 52039 | TARIJA Av. Domingo Paz 852

Al conmemorarse un aniversario más de la gloriosa gesta cochabambina, reiteramos nuestro inquebrantable propósito de coadyuvar en su progreso.

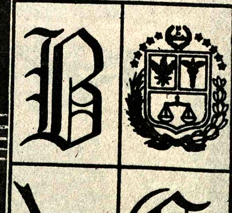




ESCUDO ACTUAL

Hoy inauguramos en la ciudad de La Paz nuestra Oficina Ejecutiva Nacional.

1810 - 14 de septiembre - 1979



BANCO DE COCHABAMBA

Desarrollo del Chapare

Posibilidad para todos los proyectos

Por Jorge Claros Lafuente

El proyecto central oindustrial para el Chapare á sin duda alguna la Planta ehidratadora de Forrajes, a cuya implementación mediata la Corporación gional de Desarrollo ha tomados caminos de acción: por ado la elaboración, a nivel de factibilidad, del proyecto de ducción e industrialización forrajes que se lo realiza en na conjunta con la OEA y el tituto de Colonización, como te del Proyecto-Chapare.

La provincia del Chapare á situada en la zona Sud-Este Departamento de Cochanba la más extensa en nparación a todos los disos. Por su riqueza, parılarmente forestal y sus posiidades agrícolas ofrece enas alternativas de proeción y desarrollo.

Está caracterizada por tres eas ecológicas bien marlas: el área cordillerana o de na, que está constituída, sicamente por el sector de omi, Melga, Candelaria, etc., área de valles formada por el Sacaba y finalmente el pico, formando por toda la enca que baja al río Chapare.

Las riquezas naturales del apare son muy variadas, de uerdo a las zonas ecológicas teriormente apreciadas. De tres zonas el sector más portante es el Trópico, racterizado básicamente por existencia de abundante curso forestal y muchas escies maderables que aclmente está en explotación mo ochoo, el naranjillo, cae, laurel, almendrillo, etc.

ROINDUSTRIAL

El Presidente de la insución de desarrollo, Cnl. rnardino Zurita, en el recorri que hicimos por esas zonas, licaba que las posibilidades proyecto de producción de raje, en base a muchas experiencias ya realizadas, tanto por investigaciones privadas asi como por el IBTA, son muy positivas.

Los agricultores, actualmente, cultivan algunas forrajeras como el cuxo, con buenos resultados. La otra acción tomada se refiere a los trámites ante la Secretaría de Integración, a fin de obtener apoyo económico y técnico, mediante la Sub-Región Andina, para encarar dicho proyecto.

Se dijo que CORDECO impulsará este proyecto por su enorme importancia, tanto para los agricultores del Chapre como para los ganaderos, asi como para la Industria Lechera de Cochabamba.

CULTIVO DEL TE

Visitamos otras zonas donde se ejecuta el proyecto del cultivo del té, con la colaboración de la Misión China. Actualmente, se cuenta con dos viveros y varios miles de reproductores los cuales, precisamente, se están transplantando en los terrenos de los colonizadores del Chimoré y otras poblaciones, de acuerdo a un plan establecido.

La finalidad de este proyecto es llegar a la producción de unas 300 Has., con las cuales se sustituirá la importación del té extranjero.

Otra obra que actualmente está siendo ejecutada es la construcción del camino al Beni. Para este objetivo, el ente de desarrollo ha dotado de un equipo básico que abre la senda, a partir del Isiboro-Sécure. Con este proyecto, se busca la integración con el Departamento del Beni y para su realización se requiere una buena inversión de recursos económicos.

Por otro lado, los proyectos de desarrollo específico para el Chapare-Tropical, además de los señalados anteriormente, son los siguientes: Proyecto de transferencia tecnológica y crédito agrícola, de clasificación y empaque de cítricos, de secadora y peladora de arroz, de deshidratación de plátano, yuca y forrajes, de construcción y mejoramiento de caminos secundarios, de agua potable y de medicina preventiva para comunidades campesinas, de electrificación, de mercados zonales agropecuarios.

Los anteriores proyectos, actualmente, se encuentran en etapa de elaboración al nivel de prefactibilidad y factibilidad y en los cuales participan básicamente instituciones como CORDECO, Colonización-MACA y la OEA. Sectorialmente, a nivel de sus áreas respectivas, también cooperan ENDE-ELFEC, Unidad Sanitaria y Servicio de Caminos. Se necesita una inversión de unos 20.000.000 de dólares y se recurrirá a canales de financiamiento externo e interno.

URBANIZACION DE VILLA TUNARI

La urbanización de Villa Tunari es una preocupación permanente de los pobladores de la región quienes expresaron su deseo de que CONEPLAN y CORDECO sean las instituciones que lleven adelante ese trabajo, tomando en cuenta que es la provincia del Chapare la que genera la energía eléctrica, no sólo para el Departamento de Cochabamba sino para todo el país.

Se conoce que la Facultad de Arquitectura de la Universidad Mayor de San Simón ha efectuado algunos estudios, pero, hasta la fecha, no se tiene un proyecto definido, que permita encarar en forma seria dicha urbanización.

El Cnl. Bernardino Zurita, espíritu dinámico y emprendedor de obras en beneficio de Cochabamba, expresó que su despacho considera de prioridad fundamental la electrificación del Chapare, por cuanto a través de este proyecto, se multiplicará la actividad productiva e industrial en aquella región.

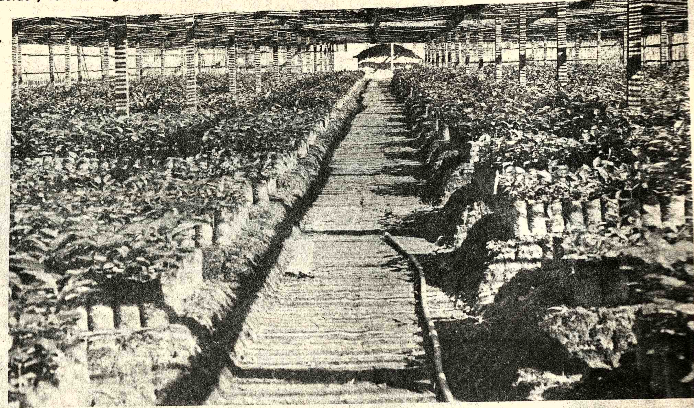
Agregó que, precisamente se ha decidido una política a seguir que consiste primero en elaborar dicho proyecto y recurrir luego a financiamiento externo para su ejecución.

Actualmente, eso es lo que se está realizando en forma conjunta con INC-OEA y ENDE-ELFEC y es de esperar que el estudio estará concluido hasta fines del presente año.



INTERES.- Los agricultores de Cochabamba miran con renovado interés cada uno de los programas que se experimentan en las vastas y fértiles regiones del Chapare. En la foto puede apreciarse uno de los cultivos experimentales de piretro.

PROTECCION.- Los cultivos experimentales que se desarrollan en el Chapare son controlados en forma permanente, además, se hace una utilización constante de insecticidas y fertilizantes, para lograr el máximo de rendimiento.



TE EN EL CHAPARE.- Expertos de la Misión China cooperan a los agricultores del Chapare en los trabajos de estudio para el cultivo de té. Trabajos similares tuvieron óptimos resultados en el Beni y La Paz.

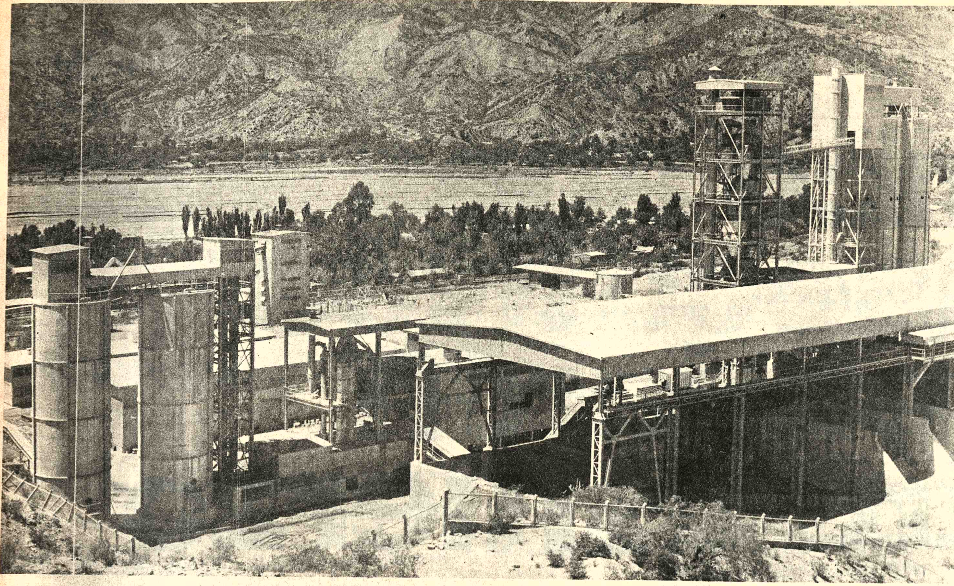
MIENTRAS EXISTA EL MAJESTUOSO PUEBLO DEL TUNARI, EXISTIRA EN NOSOTROS LOS BOLIVIANOS EL AMOR POR LA LIBERTAD



1810 1979

14 de Septiembre

SECRETARIA GENERAL DE INFORMACIONES



COBOCE.- En la región de Irpa Irpa, se levanta la estructura de las instalaciones de la fábrica COBOCE. Luego de sortear muchas dificultades, puede considerarse una próspera industria, de la que son propietarios gran parte de los cochabambinos que poseen acciones de la cooperativa.

La fábrica COBOCE

Ejemplo positivo de cooperativa industrial

Por Carlos Dalence Loayz

La Cooperativa Boliviana de Cemento de Irpa Irpa, en la provincia Capinota de Cochabamba, es la muestra más positiva de lo que puede el cooperativismo y el saldo alentador para emprender otras obras similares dentro de este movimiento.

El cooperativismo, como rama del saber humano y un adecuado sistema de vida, se apoya en fundamentos ideológicos que, al propio tiempo de servirle de base, determinan su razón de ser. En el cooperativismo se relieva a la persona humana, se contempla su dignidad, sociabilidad y su solidaridad.

Este movimiento, iniciado en Alemania, llegó a Bolivia por obra de los religiosos de la Orden Maryknoll y es concretamente el Rvdo. David Mclellan, quien dicta una serie de conferencias sobre cooperativismo para los feligreses de la Parroquia Santa Ana de Cala Cala, como corolario se organizó la primera Cooperativa de Ahorro y Crédito en Cochabamba.

Las primeras cooperativas de ahorro y crédito aparecieron en 1960, en una atmósfera de gran desconfianza, producto de algunos factores que primaron en ese tiempo. Sin embargo, muy pronto fue ganando terreno, hasta llegar a la presente época donde se advierte su crecimiento y su potenciamiento dinámico, en base al análisis y adecuación histórica que representa para este sistema una de las piedras angulares: Esto es la industrialización con participación popular.

Convenía esa introducción para colocar a COBOCE en el lugar que le corresponde, dentro del terreno de la industrialización en base al cooperativismo, creando una nueva estructura que rompe los moldes tradicionales, constituyéndose en promotores de la primera industria cooperativa con participación del pueblo, en sus sectores más desposeídos.

Pese a todas las trabas puestas internacional o fortuitamente en el camino de COBOCE, hoy, ésta industria representa los intereses de 35.000 familias bolivianas. Su carácter de industria básica y elemental lleva consigo una infinidad de efectos de multiplicación en la actividad económica del país como ser: La creación de nuevas industrias, derivativas que crean nuevas fuentes de trabajo; la participación de obras como ser comunicación caminera y férrea, construcciones etc. significan palmariamente el resultado de un trabajo de clara conciencia en el campo del cooperativismo.

YANAPANAKU, UN SEGUNDO ESLABON COOPERATIVO INDUSTRIAL

Realizada la Cooperativa Boliviana de Cemento, gracias a la primaria inquietud de los padres de Maryknoll, que establecieron este sistema en nuestro país, se vio que con los resultados arrojados por COBOCE bien se podía pensar en nuevos eslabones a esta cadena de progreso y asi surgió la idea que se plasma en otra realidad y que, desde su propio nombre, significa solidaridad. Nace entonces YANAPANAKU.

Y esta nueva base industrial se fundó en 29 de abril de 1978 y constituye una de las más importantes infraestructuras para el desarrollo de la metal mecánica del país, por cuanto que, con avanzada tecnología, efectúa trabajos de gran importancia como fresado, cepillado, cortado, rectificado, matricería, soldadura especializada, etc.

Posteriormente, sus técnicos se inclinan por la fabricación de repuestos, obteniendo resultados muy satisfactorios, incluyendo después, realización amplia de mantenimiento industrial y asesoría técnica.

Gracias al valioso aporte de las Repúblicas de Suecia y la Unión Soviética, Yanapanaku se constituye en la industria que brinda perspectivas inmensas a la profesionalización técnica boliviana, creando fuentes de trabajo y valiosos canales de capacitación.

LA AGRO-INDUSTRIA YUNGUEÑA EN MANOS DEL PUEBLO

La idea de organizar empresas cooperativas que se ocupen de industrializar y comercializar la producción agrícola de la zona de los Yungas, ha ido tomando cu en el seno del movim cooperativo, bajo las ausp de la Cooperativa de Ahor Crédito "San Bartolomé L entre los pobladores Chulumani.

Como producto de inquietud, se organizó denominada Cooperativa Producción yungueña Fomento Agrícola que ser de modelo a otras similares se formarán en Cochabamb otros sectores rurales del

Entre los fines que persiguen con estas nue cooperativas de produc agrícola, se pueden menci el establecer un organismo cooperación socio-econón entre los agricultores, con finalidad de robustecer puntos flacos de nues Reforma Agraria, mantenie un aprovechamiento integra la producción.

Creación de nuevas fue de trabajo, utilizando moder técnicas de elaboraci transformación y prepara de los productos, para eficiente comercialización de mismos, sea en el merc interno o externo, para vigori económicamente una invers de carácter progresista.

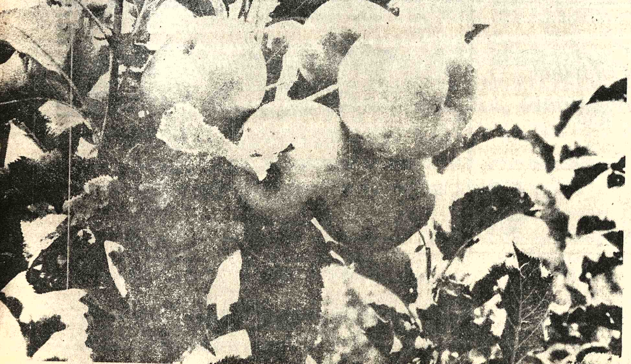
El cooperativismo, nació debilmente en Coc bamba, tomó cuerpo y ahora muestras de gran robustez COBOCE, YANAPANAKU muy pronto con las Coope tivas Agrícolas de los yun tanto de Cochabamba como La Paz.

Cochabamba fue la base donde se extendió el coope tivismo que tanto ayuda al p blo boliviano.

Aprovechar el suelo fértil

La fruticultura abre nuevas perspectivas

Por: Ing. Juan C. Rodríguez Iriarte



APOYO.- El cultivo de manzanos se adapta en forma promisoria en los valles cochabambinos, se requiere un plan de desarrollo, con créditos de fomento con intereses y plazos adecuados.

La fruticultura del departamento de Cochabamba, es una actividad antígua, como la llegada de los primeros colonizadores que se establecieron en este territorio, éstos arraigaron, junto con los cereales, la cria de ganado. Pero debemos reconocer que los cultivos anuales tuvieron un rápido desarrollo, en cambio la fruticultura quedó limitada en su producción a muy pocas especies, muchas de éstas se adaptaron en forma sobresaliente en determinadas regiones, donde el ambiente era excesivamente favorable para su desarrollo, no necesitaba casi de la técnica para dar abundantes cosechas, tal cosa ha ocurrido con los viñedos de Capinota, los durazneros del Valle Alto y los manzanos de Vinto.

Los huertos así establecidos fueron destruídos casi en su totalidad por los campesinos, durante el proceso de consolidación de tierras en el período de la Reforma Agraria, los que sobrevivieron fueron abandonados y en ellos proliferaron las plagas y enfermedades.

Como consecuencia de la distribución de parcelas de tierras en los valles de Cochabamba, durante el proceso de la Reforma Agraria, se ha entregado a los campesinos, casi en todos los casos, un "minifundio" improductivo; por esta razón, hace necesario buscar para el desarrollo campesino cultivos de alta rentabilidad, que eleven el ingreso económico de estas parcelas, considerándose a la fruticultura como una alternativa para el proceso de un desarrollo armónico.

La ausencia de una política financiera de crédito para el desarrollo de la fruticultura incide sobre su crecimiento, a pesar de que en momento se nota una actitud favorable hacia esta actividad por parte de los campesinos.

La fruticultura más que ninguna otra rama de la explotación agrícola, está rodeada de numerosos y complejos problemas que reclaman la intervención del Estado, desde la producción hasta la comercialización, pasando por la supervisión técnica de las plantaciones, control fitosanitario, asímismo sobre las medidas de orden económico que tenga por finalidad proteger al productor y consumidor..

Considerando la necesidad de encarar el desarrollo de la fruticultura sobre bases racionales, se iniciaron a partir de 1950, los primeros trabajos de investigación frutal, en la Estación Experimental de la Tamborada, dependiente por entonces del Servicio Agrícola Interamericano, que tuvo la virtud de delinear estas actividades sobre bases reales. Posteriormente, teniendo en cuenta estas premisas, se creó en 1963 la Estación Experimental Frutícola de San Benito, dependiente en esa entonces del Ministerio de Economía, hoy Ministerio de Industria y Comercio, obra de gran aliento para el desarrollo de la fruticultura de climas templados y, posteriormente, con la creación de la Estación Experimental de Chipiriri, se establecía la infraestructura para la investigación y desarrollo frutícola de los trópicos.

Para la ejecución del programa frutal en el Departamento se ha dividido en 4 regiones de desarrollo, considerando sus formaciones ecológicas, distribuyendo en estas las especies de frutales más importantes, para enfocar la investigación y el desarrollo de la fruticultura; siendo éstas las siguientes:

1.- **Región del Chapare.-** Se ha considerado en esta región la Formación Chapare, en esta érea se dará preferencia al desarrollo de los cultivos de bananos, cítricos, palto, papaya, piña y maracuyá.

2.- **Región de los Valles.-** La región de los valles se ha dividido en 4 sub-regiones, teniendo en cuenta su formación ecológica y su influencia geoeconómica, siendo estas:

a) Sub-región Valle Mizque-Campero.- Comprende los valles que se encuentran en estas dos provincias, las especies prioritarias a desarrollar serán los cultivos de vides, olivos, chirimoya y palta.

En esta sub-región se incolucra los valles de las provincias de Arani, Punata, Jordán, Esteban Arze; las especies de frutales que deben considerarse para su desarrollo son: duraznero, manzano, ciruelo, damasco.

3.- **Sub-región Valle Central.-** Comprende esta subregión las provincias de Cercado, parte de Quillacollo y Chapare, que se extiende desde la represa de la Angostura, el valle de Sacaba, hasta la localidad de Suticollo. Las especies que deben desarrollarse en esta sub-región son: manzanos, ciruelos, frutilla, tumbo.

d).- **Sub-región Valle Bajo.-** Se ha considerado en esta subregión los valles que se extienden desde la localidad de Suticollo hasta la provincia de Capinota. Se debe considerar para esta sub-región el desarrollo de los cultivos de Vides, manzanos, pera y membrillo.

3.- **Región de la Puna.-** Comprende las alturas de Tiraque, Colomi, Morochata; para esta región se ha considerado el desarrollo de los cultivos de guindo y cerezo.

4.- **Región del Nor-oeste.-** Comprende las provincias de Arque, Tapacarí y Ayopaya, no se realiza ninguna recomendación para esta región por falta de antecedentes, por tanto será necesario realizar estudio de sus condiciones, para una planificación posterior.

Dentro los programas de desarrollo del Departamento hace un imperativo la incentivación de la fruticultura, debido principalmente al ingreso económico saneado que obtiene el agricultor-frutícola; sí comparamos éstos con los obtenidos con los cultivos tradicionales, vemos que, actualmente, se tienen ingresos de 50 a 150 dólares americanos por el cultivo de una hectárea de trigo, con el maíz se obtiene hasta 300 dólares americanos por hectárea de cultivo. En cambio, cultivando plantas frutales, se obtendría por hectárea, en un año, un ingreso promedio de 3.000 dólares americanos. Eto servirá para transformar a nuestro campesino en un pequeño empresario, resolviendo al mismo tiempo su problema económico social.

Para tener una idea de lo que planteamos, dentro la economía departamental, consideraremos a manera de ejemplo, un desarrollo de solamente 1.000 hectáreas por año con cultivos de frutales, en un plan decenal tendríamos un aporte de 30 millones de dólares americanos para reforzar la economía del departamento de Cochabamba, una riqueza permanente, renovable y saneada.



AGROINDUSTRIA.- A la par del desarrollo de la fruticultura, debe promoverse la agroindustria; la papaya debe ocupar un lugar prioritario en los trabajos de programación.

FERIA INTERNACIONAL DE COCHABAMBA

Como esfuerzo conjunto de la Municipalidad, empresa privada y pública, instituciones cívicas y medios de comunicación, rinde fervoroso homenaje a la gesta heroica del 14 de Septiembre de 1810, y saluda al gran pueblo cochabambino a nombre de los expositorores nacionales y extranjeros que se darán cita a partir del 6 de octubre en la 4ª. Feria Internacional.



LOS ESPERAMOS EN La Feria del Valle

octubre - 6 al 21 '79

cinco años consecutivos premiaron nuestro esfuerzo

gracias.

Fuimos galardonados con el CERTIFICADO POR EXCELENCIA

Máxima distinción otorgada por FORD MOTOR COMPANY.

Nuestra empresa prestigia al país







GALINDO Y CIA.

Cochabamba

Proyecto Misicuni indispensable

Debe concretarse polo central de desarrollo

Por Carlos Dalence Loayza



RIEGO.- Las fértiles tierras del valle cochabambino no pueden ser aprovechadas al máximo por la falta de un sistema adecuado de riego, el proyecto Misicuni ofrece grandes posibilidades en este rubro.

Para asegurar el desarrollo regional y urbano de Cochabamba, es imperiosa la ejecución del Proyecto Múltiple Misicuni y el Complejo Automotriz en el Parque Industrial de Santiváñez. ,.. si se toma en cuenta que - el Departamento de Cochabamba, por su tradición histórica, por sus recursos naturales y humanos, debe constituirse en el Polo Central y generador del desarrollo nacional, y ser, al mismo tiempo, la fuerza integradora y difusora de la nacionalidad boliviana.

El principal problema que debe resolverse es lo referente a la falta del agua potable y de riego, para superar la actual crisis agraria y urbana de Cochabamba. De ahí que una obra infraestructural de propiedad máxima es la ejecución del Proyecto Múltiple de Misicuni y como se viene diciendo, debe ser un complejo hidroeléctrico polifuncional, que atienda los requerimientos de agua potable para la población, los de riego para las extensas zonas agrícolas de los valles central y bajo y finalmente, de fluído eléctrico para el desarrollo industrial que incidiría en las tareas de la industria automotriz, metal-mecánica, etc.

MISICUNI

Como se sabe, dicho Proyecto fue concebido, desde la década de 1940 por la Misión Mexicana, como la alternativa de solución frente a la necesidad de contar con recursos hídricos (agua potable y regadío). La gravedad provocada por la difícil creciente de agua para el valle central reavivó en la Corporación de Desarrollo la idea de llevar adelante los estudios, habiéndose formado, en 1973, la primera Asociación Misicuni que dio los primeros pasos para llamar a un estudio de Consultoría Internacional a nivel de Pre-factibilidad que fue adjudicado a la firma SOFRELEC en 1974 y entregados los estudios en 1975. En el año siguiente, se reactualizó a la Asociación Misicuni, integrada por CORDECO, COFADENA, SEMAPA y ENDE, que llamaron a consultoría internacional para la elaboración del proyecto en su etapa de factibilidad.

El Proyecto Misicuni ha sido localizado en la cordillera del Tunari y comprende una cuenca hidrográfica en la que se pretende acumular el agua y otra zona en la que se utilizará ese recurso. Río Titiri, del río Viscachas y el río Putucuni, situados a 50 kms. al noreste de la ciudad de Cochabamba. La zona de utilización del agua comprende al valle central y al valle de Sacaba, con una superficie de 44.000 has. brutas.

Dicho Proyecto consiste, en líneas generales, en el almacenamiento de las aguas del Río Titiri, las mismas que serán transportadas atravesando la cordillera del Tunari, hasta el valle de Cochabamba, con fines de irrigación en una superficie de 21.000 has., generación de energía eléctrica, 110 MW y dotación de agua potable a las poblaciones del Valle central, Sacaba y la ciudad de Cochabamba.

Contempla la ejecución de las siguientes obras: construcción de las presas de Misicuni, Viscachas y Putucuni, de 36 kms. de túneles, de una casa de Máquinas subterráneas, del Embalse de Compensación, de una subestación eléctrica, de una línea de transmisión de 220 KV, del sistema de conducción de agua potable del embalse de compensación a los tanques de almacenamiento de SEMAPA, de la red de irrigación y drenaje, con la inclusión de los trabajos de nivelación y limpieza del terreno, costo de rehabilitación del Sistema de Riego, costos de crédito agrícola para mejorar la producción lechera, frutícola y ganadera costo de implementación del organismo que maneje el Proyecto Misicuni. Con los costos anteriormente anunciados y con los beneficios, la tasa de retorno interno del Proyecto alcanza a 10.9 por ciento, valor aceptable por las características del Proyecto y sus implicaciones de carácter social y de desarrollo.

INVERSION

El proyecto demandará una inversión de 266 millones de dólares en 14 años, prevé la construcción de las obras anteriormente indicadas. El Presidente de la Corporación de Desarrollo, Cnl. DIM. Bernardino Zurita Ayala, dijo que en este aniversario cívico de Cochabamba, serán entregados al Presidente de la República, Dr. Walter Guevara Arze, los estudios de factibilidad del Proyecto Múltiple de Misicuni, que de ser aprobado permitirá ingresar a la etapa del diseño final y buscar el financiamiento para su implementación.

El estudio de Factibilidad del Proyecto tuvo un costo de $us. 2.260.000 de los cuales 2.760.000 $us fueron financiados por la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el resto o sea $us 500.000, constituyen el aporte del Tesoro General de la Nación.

PARQUE INDUSTRIAL

Este proyecto, que constituye el de mayor prioridad para el ente de Desarrollo, ha sido ejecutado con regularidad, hasta alcanzar las metas delineadas en el cronograma de trabajo.

Se dio cumplimiento a las disposiciones gubernamentales para la creación de la industria automotriz, a cargo de la Corporación de las Fuerzas Armadas para el Desarrollo Nacional.

A este efecto, CORDECO dio acatamiento a los respectivos trámites legales, tendientes a lograr, en primer lugar, la expropiación de terrenos destinados a los diferentes proyectos y luego a concretar el contrato respectivo, para la realización de los estudios técnico - económico - financieros del Parque Industrial.

Se suscribió luego un contrato con el consorcio CONNAL ATKINS, para la ejecución de los estudios de factibilidad que determinen las condiciones técnicas, económicas y financieras sobre la que se basará el diseño final del referido Parque de Santiváñez.

Se realiza la primera etapa que comprende el Plan Maestro que en términos generales tiene el propósito de determinar anticipadamente los requerimientos para el desarrollo industrial y residencial en Santiváñez. Este plan será complementado por un Plan Director y un plan regulador que contendrá proposiciones y reglamentaciones más detalladas.

Los objetivos del Parque son de concentrar la actividad industrial, con el propósito de acelerar e incrementar su productividad, mediante acciones orientadas y progresistas de apoyo y asistencia, ampliar un núcleo de actividad para favorecer el desarrollo regional y diversificar la actividad económica, elevar el ingreso disponible de la población, mediante nuevas fuentes de trabajo, y mejorar escalas de remuneración, mejorar la competitividad de la producción, para fomentar las fuentes locales de divisas, constituir al Parque como un conjunto urbanístico en un área seleccionada, donde se ofrezca infraestructura apta para el desenvolvimiento de la industria. Se halla ubicado en el valle de Santiváñez, en dirección sudoeste de la ciudad de Cochabamba, a una distancia de 20 Km., con altitud media igual a 2.530 m.s.n.m. Todo el valle tiene una superficie aproximada de 6.400 has., alrededor de 600 en la primera fase.

CORDECO ha realizado todas las instrucciones que tenía para habitar el Parque para la primera etapa de la industria automotriz, construyendo la infraestructura caminera, como la ruta de Angostura a Santiváñez y camino Santiváñez - Vila Vila, agua potable, tiene dos pozos surgentes con capacidad de 12 litros/seg. por pozo, posee energía eléctrica, comunicaciones, etc. etc.

Actualmente se halla en funcionamiento el trabajo de ensamblaje de vehículos por parte de las empresas extranjeras FORD y RENAULT.



AREA DE INFLUENCIA.- Las pampas de Colomi, en Aguirre, se encuentran comprendidas dentro del área de influencia del proyecto múltiple de Misicuni.

Saluda al Departamento de Cochabamba

en su Aniversario Cívico

Le deseamos progreso y desarrollo pleno

SENDTEX LTDA.

HILANDERIA DE LANA PEINADA Y DE FIBRA SINTETICA
PRODUCE EL FAMOSO HILADO CONOCIDO MUNDIALMENTE "DRALON" BAJO LICENCIA DE BAYER - ALEMANIA
HILADOS PARA TEJIDOS DE PUNTO INDUSTRIAL
HILADOS PARA TEJIDOS DE PUNTO MANUAL
HILADOS PARA CASIMIRES
FABRICA Y OFICINA: AV.: BLANCO GALINDO KM. 6,5 (CAMINO A QUILLACOLLO)
CASILLA Nº. 1058 - TELEFONOS 40287 - 41967

COCHABAMBA - BOLIVIA

Intensa labor cultural

Novela y poesía en Cochabamba

Por Luis H. Antezana J.

No reiteraremos, en esta nota, los nombres ya clásicos de la literatura en Cochabamba. Más bien, de manera muy esquemática, trataremos de acercarnos a la producción novelística y poética de los últimos -digamos- quince años. Nos resignaremos a hacer observaciones muy generales, dados los límites de este trabajo, fundamentalmente informativo.

Las literaturas interiores a una literatura nacional no siempre poseen rasgos distintivos propios, ya sea de orden temático, histórico o estilístico. La literatura en Cochabamba se articula más con los movimientos generales de la literatura nacional (e internacional, inclusive), que con posibles movimientos locales. Así, por ejemplo, el impulso de **Gesta Bárbara** en poesía. En la misma vena, las novelas de Prada se articularían temáticamente con la "novela de la guerrilla", que tiene múltiples expresiones en todo el país. Quizá, al hablar de "literaturas interiores" (a una literatura nacional) habría que referirse a ciertos "paisajes del espíritu" cuyo conjunto formaría una Literatura nacional; estos "paisajes espirituales" abarcarían obras escritas, por así decir, en varios climas y épocas. La literatura en Cochabamba frecuentaría estas "literaturas interiores" con variaciones de grado y/o intensidad respecto a otras literaturas locales.

NOVELA

En los últimos decenios, la novela en Cochabamba parece frecuentar dos espacios que denominaremos arbitrariamente: (a) uno referido a las "realidades" del campo y la ciudad y (b) otro, más especulativo, tendiente a una cierta "narrativa de ideas". Debemos añadir que una cierta libertad en la experimentación formal se ensaya en esta novelística al influjo del "boom" latinoamericano.

Novelas del campo y la ciudad

Cochabamba, por razones geográficas e históricas, parece tierra de elección para el tratamiento de las "realidades" campesinas y su relación con las vidas urbanas (provincianas y citadinas), en el marco de una "visión agraria" del mundo, apenas interferida por el desarrollo industrial.

Todavía **Yanakuna** de Jesús Lara permanece como el mejor logro novelístico en el tratamiento de las "realidades" campesinas, provinciana y citadina encarnadas en las sucesivas migraciones (expulsiones) de Wayra. La obra de Lara fundamenta -aunque la "fundación" hay que referirla a **Raza de Bronce**- la "novela indigenista" del país. Con técnicas más modernas -que incluyen por ejemplo, el **collage**-, Hugo Boero Rojo ha diseñado otro matiz del "indigenismo" tomando como referencia las "guerras campesinas" posteriores a la Reforma Agraria, en su novela **El valle del cuarto menguante** (1975); Boero es también autor de **La telaraña** (1973) La vida urbana, tratada de manera muy alusiva - casi in-contextual- y más volcada hacia una caracterización "existencial" de sus pobladores, puede leerse entre-las-líneas de **Los deshabitados** (1959) de Marcelo Quiroga Santa Cruz. Novela que la crítica reconoce como uno de los indicadores de la "nueva novela boliviana". Con mayor atención al detalle contextual, la vida urbana como sustento referencial para problemáticas a las vez sociales y familiares puede encontrarse reflejada en las novelas de Adolfo Cáceres Romero. **La mansión de los elegidos** (1973) y, recientemente, **Las víctimas** (1978); el mismo marco sustenta **Hijo de Opa** (1977) de Gaby Vallejo de Bolívar. Otra novela suya es **Los vulnerables** (1973). De manera general tanto Cáceres como Vallejo de Bolívar, tienen una inclinación convergente al tratamiento sicológico de los personajes, en situaciones límites algo cercanas a lo patológico.

En este breve diseño, se puede destacar una nota común a los autores mencionados: todas estas novelas suponen un ámbito dominado por la violencia, por la agresión física o sicológica, tendiendo hacia una des-humanización. Pero, estas agresiones no se motivan, en rigor, socialmente; más bien, parecen generadas por algún tipo de "fantasma" moral, una suerte de deficiencia íntima en la "naturaleza humana". Novelística ésta, entonces, de rasgos oscuros, indicadores de un ámbito doloroso y sufriente que parece contradecir la tradicional imagen arcádica, con que, por ejemplo, Man Cesped cantara a los seres de estos valles.

Novela de ideas

Esta narrativa, por supuesto, no implica un defecto hacia formas especulativas, se trata de una narrativa que incluye dentro su problemática aspectos que, generalmente, asociamos con géneros más reflexivos. La cuentística de Renato Prada, por ejemplo, se situaría en este ámbito: narrativa volcada hacia una reflexión quasi-filosófica. Quizá menos marcadamente, las novelas de Prada, **Los fundadores del alba** (1969) y **El último filo** (1975), no excluyen un cierto tratamiento de las "ideologías" por caminos estéticos. En la misma vena, las novelas de Uzín Fernández, **el ocaso de Orion** (1972) y **La oscuridad radiante** (1976), tienden al tratamiento de "ideas como personajes". Aunque quizá Uzín es más (inocentemente) alegórico que, digamos, Prada. Estas novelas inciden también sobre agresiones y violencias sociales (generalmente en Prada; en su última novela más marcadamente, Uzín). Para señalar un matiz de distinción entre estos novelistas y los tratados en el anterior acápite, se podría decir que junto a una descripción de hechos, Prada y Uzín añaden instancias críticas que tienden a generalizar el espacio de las problemáticas que les sirven de referencia. Uzín recurre al "diálogo reflexiv[o]" mientras que Prada - cuyo registro narrativo es amplio- su[ele] lograr distancia crítica, por ejemplo, con la intromisión d[e lo] onírico (a manera de pesadilla, a veces). Hay algo de "nov[ela] de tesis" -aunque con distintas perspectivas- en estos trabaj[os].

POESIA

Por limitaciones personales, seré todavía más [es]quemático al presentar la poesía. Me limitaré a diseñar [el] campo de la producción poética como un sistema de irradiac[ión] temporal tomando como centro (no tan arbitrario) el año 19[6..]

La poesía en Cochabamba tuvo un florecimiento notable [en] torno a los años sesenta. El impulso generador de esta produc[ción] fue, sin duda, el trabajo renovador y estimulante de [la] llamada "Segunda generación de **Gesta Bárbara**", movimi[en]to que tuvo amplitud nacional. Jaime Canelas López (fallec[ido] en 1961) fue uno de los activos impulsores del movimiento a[...] en Cochabamba. Su obra poética está recogida en **Un cam[...] de la aurora** (1961). Una actitud lírica (en el sentido clásico [de] la palabra) que no excluye una participación preocupada r[es]pecto a la realidad social, parecen ser los ingredientes bási[cos] de la renovación impulsada por **Gesta Bárbara**. También [es] notable un espíritu abierto hacia la búsqueda de nuevos l[en]guajes, en los que se hallaba empeñada -por entonces- la poe[sía] hispanoamericana en las voces, por ejemplo, de Vallej[o y] Neruda. En torno a 1965 (años más, años menos), encontram[os] una serie de excelentes textos motivados, creemos, bajo [el] mismo estímulo aunque también "muy personales" dado [el] lirismo dominante en los autores. En 1963, Antonio Ter[...] Cavero publica **Puerto imposible**. Más adelante, en 1966, [su] poema **Los amantes** fue premiado y publicado por la UTO. [En] 1964, Héctor Cossio Salinas publica su **Posada de los sueños**. [A] Cossio (fallecido en 1972) se le debe **La poesía en Cochabamb[a]**, una de las pocas fuentes antológicas (si no la única) de [la] poesía generada en este valle. También en 1964, Jorge Clar[...] Lafuente publica **Lágrima de estaño**. De este grupo, Clar[...] Lafuente es quizá aquel que tiende hacia una preocupación m[ás] social, como se puede leer en **De profundis** (1970), un tex[to] volcado hacia una de las "literaturas interiores" más cara[c]terísticas del país: la literatura de la mina. En 1966, Gonza[...] Vázquez publica **Del sueño y la vigilia**. Antes, en 1957, hab[ía] publicado **Alba de ternura**. Este florecimiento parece detene[r]se luego. Sin embargo, ciertos rastros de continuidad pued[en] encontrarse en colaboraciones posteriores a revistas p[e]riódicas, notablemente en **Canata**, la revista de la M[u]nicipalidad cochabambina. Vinculado a este centro que n[os] sirve de guía, Jorge Suárez, tiene una continuidad más ma[r]cada en su producción. Comenzó haciendo poesía satírica, p[or] ejemplo, los "soneticios" escritos en colaboración con Ro[...]pigliosi, en 1953. En 1964, publicó su **Elegía a un recién naci[do]**. Ultimamente, en 1976, dos libros de su poesía, inclinada hac[ia] el tratamiento de rigurosas formas clásicas, han sido p[u]blicados: **Sonetos con infinito** y **Oda al Padre Yunga**. A Jor[ge] Suárez se le debe la publicación (póstuma) de la obra exce[p]cional de Edmundo Camargo, **Del tiempo de la muerte** (196[...]) prologada por el propio Suárez. Camargo (fallecido en 19[...]) dejó una obra injustamente castigada por el silencio crítico [y] valorativo. Desgarradora a momentos, la poesía de Camar[go] es plena en explosiones en las imágenes y en el lenguaje, con que permanentemente lucha ("Yo tuve que nacer / rompien[do] las palabras") para hallar sus intensas nominaciones. La obra de Camargo de acuerdo a la edición de Suárez- se remonta [a] 1954 y solo se interrumpe con su muerte. Arrancando también en 1965, con la publicación de **Elegía a una muchach[a]**, Eduardo Mitre ha ido diseñando un itinerario cuyos últim[os] libros (**Morada**, 1975; **Mirabilia**, fragmentos recogidos en antología oral **Corpus**, 1977) se afincan en la poesía más activ[a] de latinoamérica. Ha publicado además: **Fervidente Hum[...]** (segunda edición, 1978).

Sobre esta espe[cie de] irradiación temporal que nos sirve [de] imagen guía para d[ibuj]ar la poesía en Cochabamba, habría q[ue] añadir un juego de migraciones y recientes dispersiones, [a]quellas de los "más jóvenes" cuya producción es difícil [de] rescatar pues solo se les conoce por publicaciones todav[ía] atómicas dispersas en colaboraciones periódicas.

INDUSTRIAS "MACA" LTDA. Y "CRISTEMBO" LTDA.

Av. Blanco Galindo Km. 7 - Casilla 3336 Teléfono 41009-Cochabamba

Se adhieren a la efemérides del Departamento de Cochabamba

en su CLXIX Aniversario

Haciendo votos por su constante superación.

Cochabamba 14 de Septiembre de 1979

Centro de energía

Electricidad para todo el país

Por Jorge Claros Lafuente

...chabamba se ha visto ...cida en un importante ... generador de energía ...ca, tanto para este dis- ...mo para todo el país. ...s técnicos de la Empresa ...al de Electricidad in- ...n que inició sus ...ones en el año 1967, con ...sta en servicio de la ...l Hidroeléctrica de ... con 27.000 Kw. de ...dad instalada, la ener- ...n de la línea de trans- ... en 115 Kv, desde Corani ... Catavi, atendiendo las ...dades de Cochabamba, ...arte de Oruro y el área ... minera de COMIBOL. ...y muchas obras en ...ón, como la principal, po- ... señalar el proyecto de ...ción de las plantas hi- ...tricas de Corani y Santa ... y, en la ciudad, la ...cción del nuevo edificio ...DE, que será inaugurado ...ente mes, en ocasión de ...rse el nuevo aniversario ... de Cochabamba.

...ACION

... mencionada ampliación ...nde la instalación de dos ...es generadoras en Corani ...n Santa Isabel, con un to- ... 45.000 Kw adicionales, ...nalidad es la de ampliar ...ponibilidades de energía ... sistema central y Sur, ...ir, el consumo de las ...s de La Paz, Cocha- ... Oruro, Potosí y Sucre, ...s de las áreas in- ...es de estas ciudades y ...stritos mineros es- ...dos en estos depar- ...os.

...nversión total estimada ... a 22.748.625 dólares, que ...onden a un préstamo del ...r 5.371.972 dólares, del ... Mundial de 8.429.195 dólares y una inversión de fondos de ENDE, equivalente a 8.947.458 dólares.

La tercera unidad en Corani entrará en funcionamiento en noviembre y la cuarta en diciembre de este año, con un incremento de 27.000 Kw., y la unidad de Santa Isabel entrará en operación el primer semestre de 1980, con un incremento de 18.000 Kw.

PROYECTOS

ENDE es el principal accionista de la Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica Cochabamba y, fuera del aporte de capital que se ha transferido en préstamo, tiene recursos de créditos internacionales otorgados a esa institución, para que se atiendan obras de ampliación del sistema a fin de satisfacer el crecimiento de la demanda en Cochabamba.

La posibilidad de contar con energía suficiente en esta ciudad ha permitido que se instalen numerosas industrias y que se considera el área de Cochabamba para proyectos industriales de gran importancia, nacional, tales como la industria automotriz y el proyecto siderúrgico de Changolla.

Por otra parte, ENDE, como administradora de los fondos para Electrificación Rural y con la participación de la Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica Cochabamba, ha concluído el proyecto, primero en su género, en Cochabamba, con una inversión total de 6.517.000 dólares.

Los proyectos en los que se encuentra trabajando ENDE, son los que tienden a cumplir las previsiones del Plan Nacional de Electrificación y básicamente a incrementar la generación y transmisión, hasta el año 2.000 y este plan es revisado y actualizado periódicamente y fue el resultado del estudio de mas de 30 alternativas, habiéndose diseñado 12 esquemas que cubrían las necesidades de energía.

Se indicó que un primer grupo de proyectos de utilización múltiple del agua son: Proyecto San Jacinto, para el riego de 4.500 hectáreas y una potencia eléctrica de 5.000 Kw., en el Departamento de Tarija; proyecto ICLA, riego de 66.000 hectáreas y potencia eléctrica de 96.000 Kw., entre los departamentos de Chuuquisaca y Potosí; proyecto Rositas, riego de 165.150 hectáreas, regulación de caudal y potencia eléctrica de 400.000 Kw., en el Departamento de Santa Cruz, Proyecto Misicuni, riego de 18.000 hectáreas, agua potable y potencia eléctrica de 100.000 Kw. en Cochabamba.

Lo interesante es conocer los proyectos en ejecución y son: ampliación de la planta térmica de Sucre, mediante el traslado de cuatro grupos electrógenos a gas natural o diesel, con un incremento de potencia de 13.200.

Otra obra de importancia, en actual ejecución, es la ampliación de las plantas de Corani y Santa Isabel, indicada anteriormente, La interconexión de los sistemas central-Sur, mediante la construcción de 484 km. de línea de transmisión en Cochabamba, Oruro, Catavi, Potosí y Punutuma, estimándose su conclusión en el segundo semestre de 1980. La línea Montero-Buena Vista, que significa la construcción de 52 km de línea de transmisión, para alimentar el área rural de Santa Cruz, cuya conclusión seria para septiembre del presente año. La ampliación de la planta térmica de Tarija con la instalación de dos motores diessel de 1.500 kw. cada uno, en periodo de pruebas actualmente. Otros trabajos son elevación de la presa Corani y desviación del río Málaga, interconexión de los sistemas central-norte, línea Punutuma-Telamayu, cuarta turbina a gas en Santa Cruz, línea La Paz-Yungas, planta termoeléctrica de Villamontes, central termoeléctrica de Camargo.

En unos días más, se inaugurará el nuevo edificio de ENDE en esta capital, formado por tres bloques de dos plantas, con 4.300 metros cuadrados de superficie cubierta y que necesitó la inversión de unos 300.000 dólares.

Hace poco, el 4 de agosto pasado, se hizo un corte total de electricidad en esta capital, con buenos resultados, para realizar la conexión entre la nueva tubería y la tubería en servicio. Este trabajo sirvió para la inspección del túnel y la cámara de equilibrio, reparación del canal de descarga en Corani, tendido de conductores en la línea Vinto-Catavi, reparación del conductor de la línea Arocagua-Catavi, mantenimiento general en la subestación Bolivar.

Tal como se indicó en líneas arriba, esas nuevas unidades, que se están instalando en Corani, entrarán en operación en noviembre y diciembre de este año de 1979 con una capacidad adicional de 27.000 kw., lo que significa que la Planta de Corani generará 54.000 Kw.

ELECTRIFICACION RURAL EN COCHABAMBA

Se expresó que, en los proyectos de electrificación rural, ENDE actúa como organismo administrador y se han realizado dos fases de esta obra que está en ejecución en los departamentos de Cochabamba, Santa Cruz, La Paz, Potosí, Chuquisaca y Tarija que suministrará energía a 40.000 familias campesinas, es decir, cerca de 200.000 pobladores, con una inversión total de 31.131.000 dólares.

El proyecto de Cochabamba, que sirve a cerca de 50.000 pobladores rurales, entró en servicio en 1978 y los restantes sistemas lo harán en el presente año, hasta el tercer trimestre de 1980.

ENDE, en estrecha cooperación con la Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica Cochabamba, llevará adelante la tercera fase de la electrificación rural que comprende, para este Departamento, la complementación de obras en los valles alto, bajo y de Sacaba, electrificación del Chapare y la línea de transmisión de Santa Isabel y Villa Tunari, también en la provincia del Chapare. De este modo, ese beneficio llegará a esas tierras tropicales para el desarrollo regional.

El alcance del proyecto comprende la complementación de obras en el valle, la construcción de 97 km. de línea de alta tensión, 124 Km de líneas de baja tensión, instalación de 71 transformadores y una inversión estimada de 25.000.000 pesos bolivianos. Para la electrificación del Chapare, significa la construcción de 71 km de la línea de alta tensión, 84 km de líneas de baja tensión, la instalación de 60 transformadores y una inversión de 20.000.000 de pesos bolivianos. Se proyecta servir a 2.807 usuarios en el valle y 1.810 en el Chapare o lo que es lo mismo, a unos 23.000 pobladores de la región.

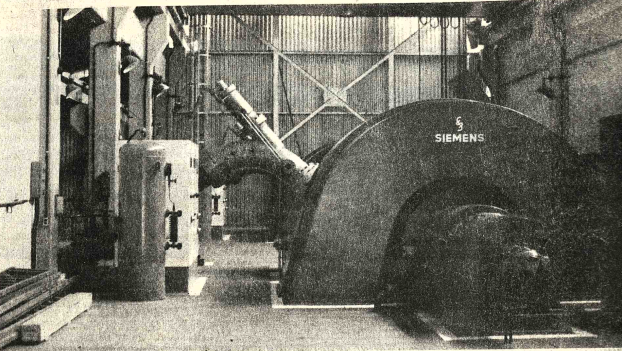
La línea de 69.000 voltios, de Santa Isabel a Villa Tunari, en una distancia de 65 km que será construída por ENDE, servirá para alimentar los sistemas rurales en la zona del Chapare, teniendo la capacidad adecuada para atender cargas industriales y la inversión alcanzará a unos 40.000.000 pesos bolivianos.

Para la ejecución de esta obra de electrificación en el Chapare, se está financiando ante el BID y se espera la inmediata ayuda del actual Gobierno, para que sea una realidad ese sueño de los cochabambinos, especialmente de los pobladores del Chapare.



AMPLIACION.- Mientras en la planta de Corani se instalan los nuevos equipos generadores, se tiende también una nueva tubería, para captar mayor fuerza hídrica que será transformada en energía.

...CINAS.- La ampliación de los servicios de la ...presa Nacional de Electrificación hace ne...rio contar también con mejores oficinas, este es el nuevo edificio que se construye en Cochabamba para la atención de estos requerimientos.



TURBINAS.- Está a punto de concluir, en la planta de Corani, la instalación de inmensas turbinas que fueron traídas desde Alemania para ampliar la capacidad de producción de electricidad.

CORPORACION REGIONAL DE DESARROLLO DE COCHABAMBA

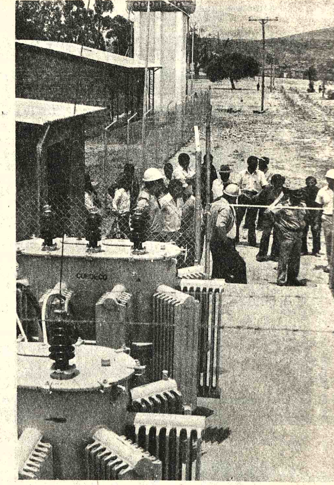
HOMENAJE A LA GESTA SEPTEMBRINA

En oportunidad de celebrarse el 169 aniversario de la gesta septembrina, la Corporación Regional de Desarrollo de Cochabamba rinde su reconocido homenaje a los forjadores de nuestra nacionalidad; a quienes con mística y fé en los mejores destinos de la Patria sacrificaron sus vidas por ideales superiores.

Hoy, el Ente regional de desarrollo a tiempo de exaltar nuestro glorioso pasado histórico, al igual que los próceres de la independencia, mira con esperanza y optimismo el futuro y es consciente de que el Desarrollo debe traducirse en una acción positiva para desterrar y arrancar de nuestra región los prejuicios tradicionales inhibitorios y crear nuevas y cada vez más poderosas energías productoras.

En Septiembre y bajo su brillante sol, el mejor compromiso que podemos ofrecer es el de la acción y el trabajo, para hacer de Cochabamba el Polo Central de Desarrollo del país. Nuestro homenaje a la efemérides Departamental se traduce en vocación de servicios y acción, de hacer más por nuestra Región, en servir y ejecutar, en promocionar efectiva y racionalmente el desarrollo socio—económico; y en responder en positivo a los requerimientos del desarrollo regional.

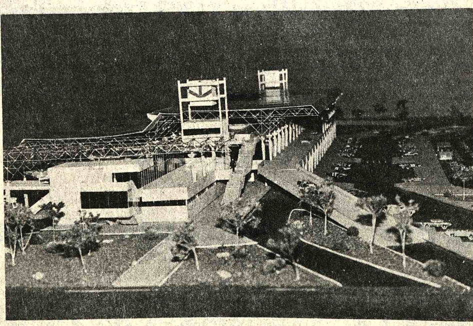
Cnl. DIM Bernardino Zurita A.
PRESIDENTE



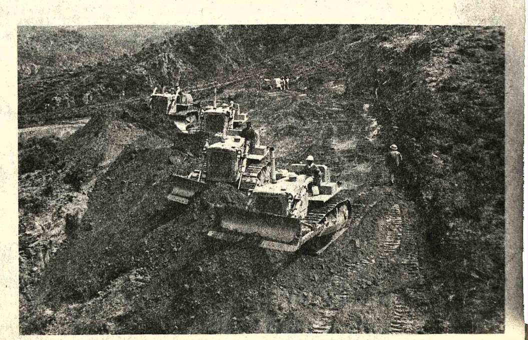
PARQUE INDUSTRIAL



PROGRAMA DE DESARROLLO RURAL INTEGRADO



TERMINAL DE BUSES



VINCULACION CAMINERA



EN PELIGRO.- La ciudad de Cochabamba, cuyo crecimiento es constante, se encuentra en permanente peligro, durante las operaciones de decolaje y aterrizaje de las grandes naves que operan en el aeropuerto "Jorge Wilsterman", que forzosamente deben sobrevolarla.



MODERNIZACION.- A la satisfacción que se siente en todo el país cada vez que el Lloyd Aéreo Boliviano moderniza su flota, con naves más potentes, se suma también la preocupación por los peligros que ello encierra para la ciudad del valle.

Una ciudad en peligro

Urge ampliar el aeropuerto

Por Carlos Dalence Loayza

Desde que Cochabamba se convirtió en base central de operaciones de la única empresa de transporte de pasajeros, el Lloyd Aéreo Boliviano, su aeropuerto, en los primeros años, era más representativo, llegando a contar con la primera pista de aterrizaje asfaltada así como el primero con iluminación para efectuar operaciones nocturnas. Hubo un tiempo en que el aeropuerto contaba con tres pistas asfaltadas: la 04-22, la 13-31 y la 09-27, ésta última la más corta, era escasamente de 800 metros; pero, para el tipo de aviones que en ese entonces operaban, servían como pistas auxiliares, cuando los aterrizajes y decolajes, por la dirección y velocidad del viento, así lo exigían. Los aviones de antaño, por lo pequeños que eran, estaban muy influenciados en sus operaciones por el viento, lo cual explicaba la existencia de esas 3 pistas.

Actualmente, la única pista que queda es la 04-22, que ha sido ya tres veces remodelada y la última vez aumentada en longitud de 1.800 a 2.500 mts., abarcando desde la Av. Gerardo Killman hasta el borde mismo del Río Tamborada, no teniendo ya más como alargarse, a menos que se haga un puente sobre dicho río y aproximarse a las serranías que están al sur. De hacerse esa obra, operacionalmente, no libra a la ciudad de hacerse los decolajes hacia ella, subsistiendo el mismo peligro, ruido etc. etc.

Esta pista, con sus 2.500 mts. de largo, para el tipo de aviones que actualmente operan, es apenas lo mínimo. teniendo por lo tanto, las operaciones hasta alguna restricción, especialmente las nocturnas el decolaje y aterrizaje tienen que ser, irremediablemente, hacia o desde la ciudad.

El auge del transporte ha hecho que el Lloyd Aéreo Boliviano tome la delantera a la infraestructura, puesto que los aviones con los que actualmente opera, exigen de mayor resistencia, con longitudes que se acomoden a estos aviones.

La última vez que se reparó la pista fue el año 1971, habiendo sido diseñada sólo para aviones 727-100, con resistencia hasta 130.000 libras, pero desde casi un año atrás, están operando los 727-200, que ha resultado el avión más crítico, con 145.000 libras de peso bruto, lo que naturalmente está contribuyendo al deterioro acelerado de la pista asfáltica, deterioro ya visible, porque puede comprometer la base del asfaltado, si el resellado no se hace a la brevedad posible.

Este recapamiento o resellado ya fue presupuestado por AASANA este año. El trabajo que consistirá en una adición de tres pulgadas de concreto asfáltico, que aumentará su resistencia hasta 160.000 lbs., con lo cual ya estará dentro de lo que corresponde a aviones 727-200, que son los que en mayor grado están contribuyendo al deterioro de la pista, que también, por el tiempo de uso, casi está en el límite del tiempo garantizado de su utilización.

AMPLIACIONES DEL AEROPUERTO

El resellado que se efectuaría a la pista existente es para darle más resistencia y prolongarle la vida util, hasta mientras sea efectiva la ampliación tan controvertida, que existe en la construcción de otra faja de orientación este-oeste, proyecto que esta a cargo de la consultora Greiner Engineering - Johson Selaya, sería de 3.600 mts. de longitud, con resistencia por encima de las 250.000 lbs., apta hasta para aviones con fuselaje ancho, como los que el Lloyd Aéreo Boliviano tiene programado adquirir.

Naturalmente, la ampliación contempla la construcción de otra terminal, que brinde las comodidades, conforme al incremento esperado en el transporte de pasajeros en aviones cada vez de mayor capacidad.

Esta ampliación no es posible sino se hace en la orientación de pista ya indicada, que en su extremo este limita con la Av. Panamericana, que es prolongación al sur de la Esteban Arce y al oeste hasta la ribera del río Rocha.

Se sabe, en principio, que el Proyecto de ampliación tomaría 180 Has. de terreno, apróximadamente, 95 Has. en la zona de Champarrancho y las restantes 85 Has. en la Maica.

La necesidad de contar con esta pista es cosa que se discute desde hace por lo menos cinco años; de verdad esta pista ya era una necesidad que debía haberse hecho antes que el resellado efectuado en 1971, época en que llegó el primer 727-100.

Hasta antes de febrero del año pasado, los campesinos del lugar, azuzados por un ciudadano, que más parece enemigo de este campanario, muy obstinadamente, se empeñaron en hacer fracasar esta sentida necesidad, señalando de que las 85 Has. de la Maica, comprendidas en la ampliación producen tanta leche, sin ser lugar explotado íntegramente en lechería, que perjudicaría a PIL, determinando también perjuicios en el abastecimiento de hortalizas, productos agrícolas para los mercados de la capital, argumento muy rebatido. La resistencia que presentan los campesinos de la Maica, a la ampliación del aeropuerto, ha sido explotada por los políticos en las dos últimas elecciones, con ofrecimientos de que el nuevo aeropuerto se haría en Santa Lucía.

Al presente la opinión de que primero es la ampliación del aeropuerto Jorge Wilsterman, ha ganado terreno en la generalidad de la opinión pública, puesto que en la última Mesa Redonda, organizada por JUNCO, con la intervención de todas las Entidades Cívicas, se ha visto que no hay otra forma de solución para que Cochabamba no quede marginada del servicio de transporte aéreo; sólo quedan tercamente obstinados los directamente afectados como propietarios de esos terrenos.

En la Maica, existen unos 20 propietarios que aun tienen entre una a cinco Has., que son los más renuentes a comprender que tienen que ceder a las necesidades de la ciudad, el resto de propietarios son mayormente de lotes es decir, ya la Maica esta bien parcelada, que más podría decirse que es para viviendas, de donde resulta más que exageración el que se diga que allí existen 3.000 vacas.

Las autoridades últimamente nombradas han tomado el mayor interés para que la ampliación tenga que hacerse no bien el Proyecto, ya aprobado, sea entregado para que se haga su financiamiento y construcción, ya que no se puede seguir operando en la pista que actualmente existe, por las limitaciones y el consiguiente riesgo que entrañan las operaciones con máquinas de gran potencia.

De concretarse este proyecto, hasta fin de este año, en todo caso, los trámites de su financiamiento y construcción demandarían cuatro años, de manera que hasta entonces, Cochabamba, seguirá siendo servida por la pista de 2.500 mts. de longitud, cuyo resellado se pide con la mayor urgencia.

El pasado año, se firmó un Convenio, con intervención de los Ministros de Transportes y Finanzas y los pobladores de la zona, con intervención de la Prefectura, en el que los campesinos aceptan recibir como recompensa el valor real de sus propiedades o permutas por otros terrenos, pero los ofrecimientos políticos perjudicaron las tratativas.

Se estima que la ampliación costará alrededor de $us. 60 millones, de los cuales más de 10 millones de dólares son para expropiar los terrenos.

AEROPUERTO DE SANTA LUCIA

El Proyecto de Santa Lucía es más ambicioso, ya que la reservación de tierras comprende 4.000 Has., pero de éste total, se reducirá a 1.500 Has., para dar cabida a un complejo aeroportuario, con todos los servicios. En las 1.500 Has., como mínimo, se involucrarían más propietarios que en las 180 Has. necesarias para la ampliación del actual aeropuerto, si bien los terrenos costarían mucho menos.

La expropiación determinaría la desaparición de dos pueblitos que, con capilla y cementerio, tendrían que convertirse en aeropuerto.

Para el Proyecto Santa Lucía, habrá que considerar, desde una buena carretera de acceso diferente a la existente en la actualidad, considerando servicios de agua potable, alcantarillado con su respectiva planta de tratamiento de aguas servidas, para echar estas en la represa de La Angostura; luz eléctrica, comunicaciones, etc., etc., que, con los estudios de prefactibilidad, diseño y construcción, fácilmente puede pasar de los 250 millones de dólares, que muy difícilmente podrían ser financiados, ya que la rentabilidad que podría tener este aeropuerto esta muy lejos de justificar una inversión de esa magnitud. Además, probablemente, ni el propio Estado estaría en condiciones de aceptar fácilmente y mucho menos los cochabambinos, porque con una inversión de esta naturaleza, lógicamente, el Proyecto Misicuni tendría prioridad.

Según los entendidos, la ampliación del aeropuerto actual servirá a Cochabamba por más de 15 años, y, recién pasado este tiempo, tal vez se piense en Santa Lucía y es posible que en ese tiempo las futuras aeronaves ya no requieran de pistas amplias.

MENSAJE AL PUEBLO DE COCHABAMBA



Ing. Carlos Cosío Montaño

ALCALDE MUNICIPAL

La conmemoración del CLXIX aniversario de la gesta revolucionaria del 14 de Septiembre de 1810, encuentra a la ciudad y al Departamento de Cochabamba, atravesando una etapa crucial de su destino, y confrontando una serie de problemas que afectan su progreso y engrandecimiento.

En tal emergencia, la H. Alcaldía Municipal de esta ínclita capital invoca, al conjuro de los grandes movimientos insurgentes del pasado, en los que asumieron relevante papel los patriotas vallunos, a la ciudadanía cochabambina, para que sin diferendos de ninguna especie, conjugue y unifique sus esfuerzos en la ejecución de los planes y proyectos de desarrollo urbano y departamental, que requieren, hoy más que nunca, de la activa participación de todos los que de una u otra manera, se hallan comprometidos con el destino de esta ciudad, merecedora por mil títulos, de un venturoso porvenir.

La H. Alcaldía Municipal se enorgullece de las glorias del pasado que cobraron substancia histórica en las jornadas septembrinas de 1810 y en el sacrificio de las Heroínas de la Coronilla de San Sebastián; se siente también identificada con los requerimientos y anhelos de su pueblo, para cuya materialización brindará toda su voluntad ejecutiva, esperando, asimismo, se hagan efectivos los ofrecimientos del Supremo Gobierno Constitucional a fin de posibilitar, a corto plazo, la recuperación económica-social de la ciudad y el Departamento de Cochabamba.

Gloria a la Revolución del 14 de Septiembre de 1810.

Gloria a los grandes forjadores de la Independencia Nacional

Cochabamba, 14 de septiembre de 1979

Ing. Carlos Cosío Montaño
ALCALDE MUNICIPAL



Saneamiento básico

SEMAPA trabaja con responsabilidad

Por Carlos Dalence Loayza

Con una nueva estructura orgánica en la Gerencia Técnica de la Empresa, en la que se plantea renovados métodos de trabajo operativo y de mantenimiento de los diferentes sectores de servicio, "SEMAPA" continúa llevando adelante sus grandes realizaciones y solucionando los graves problemas que dejó la empresa constructora Hartley, al abandonar las obras confiadas a su responsabilidad.

Con un presupuesto insuficiente por los recortes hechos por el Ministerio de Finanzas, durante el régimen anterior, de 104 millones de pesos, a sólo 29 millones y un público usuario reacio a poner al día sus cuentas atrasadas, por tarifas y derechos de conexión. El Servicio de Agua Potable, Alcantarillado y Desagües Pluviales, continúa su labor constructiva, venciendo una serie de obstáculos que, como siempre, en nuestro país, se presentan a las obras de beneficio colectivo.

Pese a los ataques que se lanzaron contra SEMAPA, bueno es relievar el trabajo realizado por esta entidad y que podemos reducir así:

AGUAS SUPERFICIALES

La División de Mantenimiento de Aguas, realizó la construcción de Cámaras de Válvulas y de aguas pluviales en la Avda. Blanco Galindo. Trabajos de mantenimiento en la quebrada Tolapujro, limpieza de tanques y cámaras de carga, trabajos de mantenimiento en los canales de la Quebrada de Laguna Mayu

AGUAS SUBTERRANEAS

En este capítulo SEMAPA ejecutó trabajos, de acuerdo a cronograma especial, como limpieza de canales de desfogue, desmontaje de equipos de bombeo, para mayor eficiencia de rendimiento, mantenimiento de pozos con incremento de caudales. Con esos trabajos, se ha logrado que los niveles estáticos y dinámicos se eleven y se tenga un mayor rendimiento en cada pozo.

DIVISION DE OBRAS Y CONSTRUCCIONES

De acuerdo a las informaciones brindadas por técnicos de esta División, en la visita que efectuó PRESENCIA, se advirtió la realización de trabajos de indudable importancia para zonas de gran densidad de la capital. La Renovación de colector de alcantarillado en el Pasaje "6 de Agosto", Avda. Cabildo y Kilómetro "0". Trabajos realizados en la Avda. América, dentro del renglón de alcantarillado sanitario y, fundamentalmente, se efectuaron obras de importancia para la zona norte como la construcción de desagües pluviales, en la calle Tarija y Avda. América, por cuanto la ausencia de estas obras determinaba permanente peligro de inundaciones en la zona norte de Cala Cala.

DIVISION OPERACIONES

La División Operaciones, con la experiencia que se contabilizó en años anteriores, prestó una adecuada atención a la reparación de redes y efectuó 172 trabajos en domicilios. Procedió a la limpieza de cámaras, obstrucción de alcantarillado sanitario, cumpliéndose más de 200 trabajos, lo que ha beneficiado a la población.

La obstrucción de colectores y alcantarillado es frecuente porque el consumo de agua potable se incrementó notablemente, obligando a realizar obras grandes y trabajos de mantenimiento, con gran despliegue de personal y equipo, en diferentes sectores de la ciudad, especialmente en el barrio sur.

A fin de evitar problemas a la población, como sucedió anteriormente, SEMAPA, en el curso de este año, ha creado una oficina de Reclamos y Emergencias, que trabaja con personal especializado, tanto de técnicos como de obreros, atiende todas las situaciones que reclaman su atención. Esta sección cuenta con personal especializado. De esta manera se soluciona una serie de problemas que se han presentado como consecuencia del mal estado de la red antigua, que está siendo reemplazada por una nueva.

EVALUACION DE LA RED NUEVA

En el pasado mes de marzo, SEMAPA, procedió a la formación de grupos de evaluación del tendido de la red que estuvo a cargo de la empresa Monolítica, principalmente en las zonas Sur y Oeste de la ciudad, para comprobar el trabajo realizado y evitar las críticas luego de la entrega de obras.

Al mismo tiempo, se inició y continúa el trabajo, en detalle, de piezas especiales, en los nudos de la nueva red, en la parte que corresponde a la empresa Monolítica, para que se tengan conceptos claros y concretos que posibiliten a la empresa afrontar con más eficiencia la operación y mantenimiento de este nuevo sistema.

Los trabajos de tendido de tubería para agua potable, en la zona periférica de la ciudad, que estuvieron a cargo de esta empresa, fueron concluídos aunque SEMAPA no recibió esos trabajos sino en forma provisional, luego de consultas con CBA-IPA, se harán las observaciones correspondientes.

Según los técnicos de SEMAPA, la entrega definitiva de estos trabajos, se efectuará oficialmente luego de 180 días y se tomarán las providencias para evitar riesgos con la entrega de estas obras y si existiesen trabajos mal ejecutados se dijo, existían sólidas garantías económicas que permitirán que los errores sean corregidos, aun por administración directa.

OBRAS INCONCLUSAS DE HARTLEY

En cuanto a las obras que fueron abandonadas por la empresa constructora chilena Hartley, cuya investigación se encuentra a nivel de las Cámaras de Senadores y Diputados en SEMAPA se dijo que se están superando todos los problemas que dejó esta empresa y realizando un trabajo que es eficiente, como el compactado de zanjas, conexiones domiciliarias, pruebas hidráulicas, resellado y finalmente habilitado de las vías.

Con los trabajos efectuados por SEMAPA, Cochabamba está recobrando su buena imagen y lentamente desaparece el polvo y los peligros en las calles céntricas.

PROYECTO ALCANTARILLADO

El sistema de alcantarillado fue una de las preocupaciones de SEMAPA y ahora, el proyecto está siendo ejecutado con el asesoramiento de la OPS/OMS y está, de acuerdo a los técnicos, prácticamente terminado, a u costo de 380 mil dólares, la primera fase del proyecto podrá iniciarse en el primer trimestre del próximo año.

La nueva red de alcantarillado se trabajará con un crédito asegurado, en el orden de los nueve millones seiscientos mil dólares, este proyecto que, en su primera etapa, costará diez y seis millones setecientos mil dólares, incluye el aporte de la OPEP y de SEMAPA.

Este proyecto que fue iniciado en septiembre de 1978, por técnicos de SEMAPA, considera fundamentalmente la ampliación de redes secundarias, en aquellos sectores que no tienen este servicio y el cambio de tuberías en las zonas en las que el funcionamiento es normal.

PROBLEMAS DE SUMINISTRO

En el momento, el problema que se confronta en SEMAPA no es de falta de agua, sino de infraestructura. Eso se debe a que la nueva red, por el abandono de la empresa Hartley, no está aún en servicio. Existen caudales de agua suficientes para atender todas las necesidades de la población, y, en la actualidad, sólo se requiere de un poco de tiempo, para superar todos los problemas de nuevas conexiones que aún deben hacerse en el centro mismo de la ciudad, para que la nueva red entre en servicio, en todos los sectores.

Se pudo advertir una nue[illegible] conciencia de seriedad [illegible] responsabilidad en el perso[illegible] de técnicos y obreros d[illegible] SEMAPA, que, pese a las [illegible]ticas, están trabajando [illegible] procura de dotar de agua [illegible]table, que permitirá reempla[illegible] una red que tiene más de 40 a[illegible] de uso.

MENSAJE DE SALUTACION A LA CIUDAD DE QUILLACOLLO EN SU NUEVO ANIVERSARIO

El Centro de Acción Quillacollo saluda al viril y progresista pueblo de Quillacollo y a sus autoridades político, administrativas en el nuevo aniversario de su creación y formula los mejores votos por su constante superación.

Imbuidos de los más nobles sentimientos de comprensión, e inspirados en los principios de confraternidad y fe en el porvenir anhelamos el progreso de nuestra querida tierra.

La Paz, 12 de Septiembre de 1979

Raúl Vargas
PRESIDENTE

Carlos Quitón
VICE-PRESIDENTE

Norah de Maldonado
SECRETARIA DE RELACIONES

Esperanza Jáuregui
SECRETARIA GENERAL

CUANDO SE ES UNA COMPAÑIA AEREA INTERNACIONAL GRANDE, SE DEBE HABLAR DEL TRAFICO INTERNACIONAL PROPIO

En el país del Concorde no nos asustan las comparaciones; y así, con relación a las 108 Compañías que pertenecen a IATA, los especialistas de esta Asociación dieron la siguiente clasificación para AIR FRANCE (tráfico regular Internacional para el año 1978)



Segundo puesto mundial (como en 1977) por el número de pasajeros transportados sobre conexiones internacionales.

Tercer puesto mundial (como en 1977) por el número de pasajeros/kilómetro transportados sobre conexiones internacionales. (*)

Tercer puesto mundial (como en 1977) por el número de Toneladas/kilómetro de carga transportadas sobre conexiones internacionales.(*)

Tercer puesto mundial (en 1977 la 5ª) por el número de toneladas/kilómetro total Pasajeros + Carga + Equipaje transportados sobre conexiones internacionales.(*)

(*) Es la medida de los especialistas que tiene en cuenta no solamente el número de pasajeros o toneladas de carga, sino también la distancia sobre la cual se efectúa el transporte.

AIR FRANCE la buena alternativa

Consulte a su agencia de viajes IATA o en AIR FRANCE La Paz Av. 16 de Julio Edif. Alameda Tf. 358094 - 351740 - Santa Cruz. René Moreno 226 Tf. 30785